

ANTP: Como era antes e como é agora.....	7	Bicicleta: pergunte-se como.....	71
Mobilidade Urbana com Qualidade de Vida.....	8	Bicicleta, ferramenta de mobilidade	74
Como o sistema público perdeu a batalha do transporte	10	Mobilidade para todos, é possível?.....	76
Americanos já preferem o celular ao carro.....	13	Acho lindo um engarrafamento!	78
O bom momento do transporte coletivo em Goiânia.....	17	Ruas gratuitas danificam as cidades.....	82
Inclusão social nos transportes e a mobilidade sustentável	19	Década de Ações pelo Trânsito Seguro da	
Nossos passos rumo a uma cultura de segurança no trânsito	21	ONU 2011-2020. Cadê o plano brasileiro? O gato comeu!	84
Mas, afinal, qual pedágio urbano?	24	Novos elementos no transporte no Rio de Janeiro	86
Sobre a “cidade” e “sustentabilidade”	26	Análise dos Acidentes de Bicicletas	88
Papel dos Ônibus em São Paulo	29	Onde eu ponho minha bicicleta?.....	91
Gestão: esta é a base do sucesso na redução de acidentes e mortes no trânsito	32	Tombos na calçada são acidentes de trânsito não computados.....	94
Mobilidade, mobilidade, onde estás que não te encontro?	34	Tarifa: R\$ 3,20. É muito?	96
Ainda é preciso justificar a prioridade aos transportes públicos?	35	Qualificar sem onerar o transporte coletivo	99
Observar e agir com ousadia	37	ANTP e as ruas	100
Mobilidade urbana em São Paulo.....	38	Tarifa de ônibus: uma questão social, que precisa ser discutida com inteligência	102
O metrô é caro. Por que não o BRT?	42	ANTP entrevista Eduardo Vasconcellos	104
Em São José dos Campos: um cálculo essencia para a sustentabilidade urbana.....	43	Enfim, o transporte público não será (e nunca será) grátis.....	107
Hidroanel Metropolitano: solução logística, urbana e ambiental.....	45	Reduzir a tarifa é pouco, tem que baixar o ‘custo SP de mobilidade’	109
Modo de Transporte: CALÇADA	46	Reduzir tarifa garantindo qualidade.....	110
Polos geradores de viagens orientados à qualidade de vida e ambiental	49	R\$ 0.20	112
A Magia do IPK	51	Transporte público: qualidade, custo e tarifa zero	117
O futuro dos taxis como transporte público urbano.....	52	O povo pede nas ruas melhores transportes públicos	120
Quo Vadis, Recife?.....	54	Manifestação pública da NTU.....	121
48 vagas de garagem somente no mais alto edifício da União Europeia	58	Com menos trânsito, tarifa de ônibus poderia ser R\$ 2 em SP.....	125
Gratuidades no Transporte Público Urbano pagas pelos Usuários é Injustiça Social ...	60		
A verdade sobre o aumento das tarifas de ônibus	62		
Uma Cultura de Mobilidade	63		
Centros urbanos e o não transporte.....	66		
Zona 30: menos velocidade, mais vida	68		
Tarifa: vítima de três vilões.....	69		

Índice

O automóvel é o vilão. Ele está sozinho?	127	Muito além do Metrô – Entrevista Revista Metropolis - Metro.SP	186
Custo do Transporte Urbano X 'Tarifa Zero'	129	Contradições dos municípios na gestão do Transporte Público Urbano	188
Passe livre nem tão livre assim.....	130	Até 2020, mataremos meio milhão de pessoas no trânsito no Brasil. Faça talvez inigualável no mundo.....	190
Motocicleta, ainda um grave problema de saúde pública	131	A Casca de Ovo, Técnica, Política e Tarifa Zero	194
Entre insatisfações e manifestações o caminho para soluções na área da mobilidade urbana continua congestionado	133	Mudar os conceitos de política urbana	196
Da tarifa ao Plano - A Contribuição dos Trilhos para a Mobilidade	135	Espaço viário finito requer uso inteligente e sensato	197
Sem Planos, os municípios não podem atender aos pedidos do povo nas ruas por melhores transportes públicos.....	137	Tarifa Zero, Cepacs e a Outorga Onerosa do Direito de Construir	200
Ecos da modernidade.....	141	Conquistando o povo para o transporte público	204
Política para o Transporte Urbano	143	Operar também é preciso.....	207
O usuário do futuro.....	144	A construção da mobilidade excludente.....	208
Uma reforma urbana no viário de São Paulo.....	147	De onde virá o recurso para reorganizar o transporte público?	217
Bicicleta como política pública.....	150	London congestion charge.....	219
Três décadas da Pesquisa de Imagem das empresas de transportes de passageiros na Metrópole de São Paulo	151	Movimentos Populares – Equilíbrio Econômico do Transporte.....	220
Integração de Modais de Transporte	154	Ciclistas: os mais novos vulneráveis do trânsito.....	222
Novos caminhos para a cidade	156	Investidores Estrangeiros apostam no Desenvolvimento dos Transportes Individuais no Brasil.....	225
Memórias de um trânsito caótico.....	160	Faixas exclusivas para ônibus, experiências a serem multiplicadas	227
O futuro dos taxis como transporte público urbano.....	162	Cidades sustentáveis, acessíveis, democráticas e humanas: uma visão da política da mobilidade urbana	228
As manifestações Públicas e o Sistema Metroferroviário	163	A Mobilidade Urbana e a reflexão sobre a cidade	231
Mobilidade Urbana – Do olhar de cada um para a visão de todos	165	Mobilidade Urbana Sustentável em Joinville.....	233
Mobilidade e Governança, da teoria à prática.....	168	A Lei da Mobilidade Urbana. Conquista ou utopia?.....	236
O Poder Concedente e o Poder Concessionário ou, onde fica a 'caixa de reclamação'?	170	Lei de Mobilidade Urbana e o incentivo à participação popular consciente na questão da Mobilidade.....	238
O trânsito parou. E agora?	172		
Inserindo a Bicicleta na política de Mobilidade Urbana nas cidades brasileiras.....	174		
Combate à poluição e aos congestionamentos: o maior entrave é a hipocrisia.....	176		
Por que Trolebus?.....	179		
O 'Estadão' e a demagogia dos corredores	182		

Índice



RE VISTA
PONTO DE
VISTA

100 textos

de especialistas para você saber,
comentar e se informar.

Um registro histórico dos principais
textos publicados on-line.



Manifestações coletivas são sistemas de alerta. Elas chamam a atenção do sistema político sobre as demandas da sociedade. O mês de junho de 2013 ficará marcado na história do país como um momento de clivagem – nada será como antes, mas nada nos impele a acreditar que o melhor está por vir. O melhor precisa ser construído.

Não foi à toa que a questão dos transportes públicos funcionou como uma espoleta de uma explosão sem precedentes. Desde então o país passou a discutir questões públicas como pouco se viu em sua história recente. Custo da tarifa e o que fazer para reduzi-la; qualidade do serviço; a transformação do transporte público em direito constitucional...

Para a ANTP, que há 36 anos estuda e discute em profundidade estes e muitos outros temas, o clamor das ruas veio em boa hora. O país precisa discutir seus problemas, escancarar suas deficiências, expor suas feridas. Faltava no cenário do segmento de transportes um espaço público em que técnicos, gestores, jornalistas e estudiosos de diversas correntes de opinião expusessem ao público suas opiniões sobre temas candentes. Foi esta a intenção e objetivo da seção Ponto de Vista, criada em agosto de 2012 – portanto quase um ano antes das manifestações de junho de 2013 – como parte de um processo maior de mudança e construção de um novo Modelo de Comunicação.

A seção Ponto de Vista foi inserida no Portal da ANTP recém criado e construído, cuja proposta final era alcançar melhores maneiras e instrumentos de comunicação com o grande público que forma a comunidade técnica da Associação. Desde então, passamos a ter semanalmente a participação de artigos e textos de vários matizes, democratizando o espaço do site para o livre debate de ideias.

Pouco antes do fim deste 2013, havíamos chegado a mais de 130 artigos, escritos e divulgados por meia centena de autores. Esta Revista é um singelo balanço e uma amostra coletiva do que tem sido até aqui esta grata experiência.

Por questões de espaço, e sem juízo de valor, selecionamos 100 artigos, de 55 autores. Para garantir o vínculo do texto escrito com a conjuntura vigente, nós os organizamos em sequência cronológica. Lendo-os, pode-se perceber nitidamente como o debate foi-se alterando e aprofundando, tornando-se não apenas técnico, mas tingindo-se de uma profunda preocupação social.

Esperamos que esta Revista sirva para registrar um período denso de nossa História. Mas além disso, que seja um estopim para o debate e o aprofundamento de novas teses para o transporte público urbano.

Ailton Brasiense Pires
Presidente

Luiz Carlos Mantovani Néspoli (Branco)
Superintendente

Alexandre Pelegi
Comunicação

Apresentação

A decorative background consisting of a grid of thin red lines that curve and flow across the page, creating a sense of movement and depth. The grid is denser in some areas and more sparse in others, following a wave-like pattern.

Agosto / 2012

“O poder baseado em recursos de informação não é novo; o poder cibernético é. O domínio cibernético é único, pois é feito pelo homem e pode ser usado por toda humanidade. ‘E no início foi feita a ANTP’.

Plínio Assmann

ANTP: Como era antes e como é agora

Há exatos 35 anos era fundada a ANTP. Foi um punhado de idealistas visionários que iniciaram e a trouxeram até agora. Parece até um sonho que tudo isso tenha sido possível e que a ANTP depois de tanto tempo esteja aí, viva e forte.

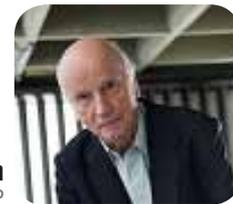
Hoje a ANTP inicia uma nova fase.; Constitui um site moderno, aberto e, creio, estimulante de ideias, contribuições, debates e opiniões que nos farão nos conhecer de forma diferente. O conhecimento será doravante mais virtual. Claro, não prescindirá nunca do conhecimento 'olho no olho'. Mas será também virtual.

A Tecnologia da Informação TI vai achatar as hierarquias burocráticas e vai substituí-las por organizações em rede. À medida que a comunidade virtual da ANTP se desenvolver na internet, atravessará as jurisdições territoriais com o simples clique de um mouse. Em meados do século XX, as pessoas temiam que os computadores e as comunicações criassem um controle central de governo, dramatizado no livro de George Orwell, '1984'. As 'tele-telas' e o 'Grande Irmão' vigiariam a tudo e a todos. Em vez disso o poder da computação baixou seu custo brutalmente, os computadores encolheram para o tamanho de smartphones e o efeito da descentralização superou maciçamente qualquer movimento centralizador.

O poder baseado em recursos de informação não é novo; o poder cibernético é. O domínio cibernético é único, pois é feito pelo homem e pode ser usado por toda humanidade. 'E no início foi feita a ANTP'.

Algumas pessoas de várias cidades se juntaram. Algumas de operadoras ferroviárias suburbanas da época, outras do Metrô de S.Paulo, outros, operadores de ônibus, secretários de transportes municipais, formaram o suporte formal inicial. A inspiração veio da UITP.

Na área executiva, recém constituída, algumas pessoas, inesquecíveis, e que se fizeram presentes na ANTP por muito tempo, transformaram-se nos verdadeiros hostess para toda essa gente que vinham de longe. O objetivo inicial era de que nós, do transporte público das cidades do Brasil, nos conhecêssemos pessoalmente uns aos outros, somássemos nossos esforços, trocássemos experiências vividas. Hoje a ANTP dá, nessa sua caminhada, um outro passo. Estaremos 'on-line'.



Plínio Assmann
é fundador da ANTP

Mobilidade Urbana com Qualidade de Vida

A vida na cidade depende da sua parcela de espaço que é destinada à circulação porque quase toda atividade humana está relacionada a algum tipo de transporte. O abastecimento de água, energia elétrica e informações rápidas circulam por redes especiais, porém tudo mais, pessoas e bens, dependem da organização do espaço onde circulam e, cada vez mais, a vida das populações urbanas estará associada à mobilidade de passageiros e mercadorias.

O sociólogo e engenheiro Eduardo de Vasconcellos, em seu livro “Circular é Preciso”, assinala que a ampla influência da circulação urbana sobre a qualidade de vida das populações acarreta também efeitos negativos sobre a sua saúde e a integridade física das pessoas que ele identifica como um “tributo não-declarado” pago à macro-acessibilidade urbana.

Em um retrospecto sobre a vida nas cidades brasileiras ao longo do século passado, observa-se uma sucessão de fases: A “belle époque” que terminou com a eclosão da crise econômica de 1929, cujos efeitos se prolongaram até o conflito da 2ª Guerra Mundial. Este período foi seguido de uma explosão demográfica com intensa urbanização e difusão do uso de veículos motorizados, acompanhada de uma industrialização acelerada e desigual que agora superada por uma enorme expansão do setor de serviços. A adaptação das cidades brasileiras para a circulação das mercadorias e da força-de-trabalho foi suplantada pela ampliação do espaço destinado à circulação do transporte individual, sob a égide do automóvel como veículo privado e meio de locomoção almejado por todos.

Esta postura de privilégio ao transporte individual permanece ainda cerca da aura de modernidade que está levando as cidades, tanto no Brasil

Rogério Belda

foi o primeiro diretor executivo da ANTP; ex-Diretor de Planejamento do Metrô de São Paulo; atual membro do Conselho Diretor da ANTP.



quanto no exterior, a um impasse: Se todas as pessoas usassem automóvel para circular na cidade, o espaço necessário para circulação e abrigo de todas as demais atividades relacionadas ao trânsito urbano seria maior que o espaço ocupado pela própria cidade levando a agravar os problemas que se pretendia resolver.

Quanto à prestação do serviço de transporte coletivo urbano era, em um passado não muito distante, era garantida por serviços de transporte urbano eletrificado, implantados no Brasil por empresas concessionárias estrangeiras. Estas foram substituídas, no pós-guerra, por serviços anárquicos pulverizados e por empresas públicas encarregadas de manter operando a quase-sucata recebida como serviço urbano de transporte coletivo complementado com serviço de ônibus. Era um esquema circunstancial impossível de alcançar uma situação de equilíbrio de resultados e sucumbiu diante da proliferação de oferta privada de serviços de ônibus. As empresas que surgiram neste período viam seu negócio como resultado exclusivo de seu pioneirismo e esforço empresarial, sem se dar conta que exerciam um serviço público cuja titularidade é do Estado.

Esta definição, atualmente explícita na Constituição Brasileira, atribui ao transporte coletivo urbano, o caráter de serviço essencial que pode ser exercido por empresas privadas, porém como delegadas pelo Governo Estadual ou Municipal, como concessão a serem atribuídas mediante certames públicos de concorrência e regularizadas sob a forma de contratos.

A ação do Governo Federal que já foi excessiva no período autoritário de governo militar, a ponto de até definir tarifas dos sistemas locais de transporte, tornou-se depois estimulante enquanto existiu a EBTU que veio a ser extinta

Mobilidade Urbana com Qualidade de Vida

por uma concepção equivocada de descentralização de responsabilidades. Atualmente, o Governo Federal retoma seu papel de fomento através do Ministério das Cidades e, apoiado na nova legislação do “Estatuto das Cidades”, formulando uma política federal para as redes de cidades que são, até mais do que antes, o suporte físico da parcela mais dinâmica da atividade econômica do país.

Como o sistema público perdeu a batalha do transporte

Adriano Murgel Branco

ex-Secretário dos Transportes e da Habitação do Estado de São Paulo, eleito Engenheiro do Ano de 2008, Membro da Academia Nacional de Engenharia.



Uma rápida análise dos problemas que a Região Metropolitana de São Paulo e, em particular, a Capital vem enfrentando no campo do transporte urbano e, conseqüentemente, do trânsito, mostra um desvio de rumos incompreensível. Em 1900, a Cidade foi dotada de moderno, eficiente e ecológico sistema de bondes, que permitiu ao paulistano trocar o bonde de tração animal e as carruagens, por tecnologia muito mais avançada.

Mas, 20 anos depois chegaram os ônibus e, com eles, a concorrência predatória aos bondes. Paralelamente, os automóveis engrossaram a dificuldade. Em 1936, a Prefeitura de São Paulo baixou os primeiros regulamentos para frear as dificuldades já evidentes. E, em 1941, decidiu elaborar um grande plano de transportes, concluído em 1943. As dificuldades provenientes da guerra mundial e a desistência da concessionária dos bondes em dar continuidade aos seus serviços retardaram as medidas de ordem prática decorrentes do Plano. Somente em 1947 a municipalidade criou a CMTC, como concessionária monopolista de todos os modos de transportes que, em pouco tempo realizou grandes iniciativas, comprando ônibus modernos e implantando o transporte por tróleibus.

Mas a alegria durou pouco. Em 10 anos as dificuldades de transporte e trânsito voltaram, dando oportunidade ao surgimento de empresas irregulares de ônibus e ao aumento da frota de automóveis, cuja importação crescia, ainda que lentamente. Duas tentativas de construir sistemas de metrô – uma baseada em monotrilho (1957) e outra em metrô convencional (1960) foram à licitação, mas não deram em nada. Nos anos seguintes, com o advento da indústria brasileira de veículos, a opção pelo automóvel cresceu rapidamente e as frotas de ônibus clandestinos se ampliou. Procurando avaliar as causas do congestionamento, a Prefeitura contratou

estudos, em 1958, que mostraram claramente que as origens do problema estavam na desestruturação dos transportes e, mais ainda, que os custos da lentidão do trânsito e suas conseqüências atingiam cifra equivalente a uma vez e meio o orçamento municipal! Pela primeira vez, um estudo de tal natureza procurou ainda avaliar a perda de produtividade da população submetida ao mau transporte e às agruras do congestionamento do trânsito.

A despeito de um preciso diagnóstico dos problemas da mobilidade, pouco ou nada se fez nos 10 anos que se seguiram. Em 1967 tentou-se uma grande reformulação do trânsito, calcada na tendência do recém elaborado Plano Urbanístico Básico de privilegiar o transporte individual. Como alguns previram, foi um caos na Cidade.

Ao lado disso, desenvolvia-se, muito ao gosto da indústria automobilística, o lema de que “os bondes atrapalhavam o trânsito”, apesar de que os técnicos mais sensatos asseguravam que “o trânsito é que atrapalhava os bondes”. E, em 1968, extinguiu-se o sistema de bondes que, no período de maior eficácia, possuiu 700 km de linhas, por onde se transportaram 380 milhões de passageiros anualmente.

À mesma época, criou-se a Companhia do Metropolitano, com a expectativa de implantar 100 km de linha em 20 anos (dados da Prefeitura Municipal em 1956). Em 1975 foi inaugurada a primeira linha e, passados 44 anos, estão em funcionamento 70 km.

Paralelamente o Estado procurou recuperar as linhas de trens de subúrbio, reunindo aquelas de gestão estadual com as federais, criando a CPTM, com 280 km de linhas, das quais 160 operando dentro da Capital.

Como o sistema público perdeu a batalha do transporte

Apesar de todo esse esforço em favor do transporte de massa, os dados referentes à última pesquisa de origem e destino (2007) mostraram que, enquanto em 1947 a rede de bondes proporcionou uma mobilidade de 0,58 viagens por habitante/dia, em 2007 a mobilidade propiciada pelos sistemas sobre trilhos (CPTM + METRÔ) não foi além de 0,22.

Defendendo a necessidade de verdadeira mobilização da sociedade em favor dos investimentos em transporte público, calculamos, em 1998, que as perdas sociais devidas à insuficiência do transporte público e ao congestionamento da Cidade eram da ordem de 22 bilhões de reais por ano. Hoje já se estima que tais prejuízos estejam na casa dos 50 bilhões de reais.

Em 1976 a Prefeitura de São Paulo e o Governo Federal elaboraram o Plano SISTRAN, destinado à definição e implantação de um sistema de transportes de média capacidade, composto de 280 km de linhas de tróleibus, com 1.580 veículos inicialmente. Foi iniciado na gestão Setubal e abandonado pouco tempo depois.

Entre 1996 e 1998, voltando ao conceito do transporte de média capacidade, a Prefeitura idealizou uma rede de transportes sobre pneus (VLP), com cerca de 150 km de extensão, em vias segregadas, operada por veículos elétricos. Um precursor do hoje chamado BRT, o VLP teve 12 km implantados sob o nome de Expresso Tiradentes, logo descontinuado, embora seja atualmente a rede de transportes de melhor avaliação pelos usuários.

Esta é a sombria história dos transportes públicos de São Paulo, que tem como consequência o insuportável congestionamento da cidade, com todas as consequências, que vão da poluição atmosférica aos atropelamentos e

das gigantescas perdas de tempo às da produtividade, gerando perdas de 50 bilhões de reais por ano.

Como explicar todo esse descaminho?

O que se está fazendo hoje? O que falta fazer?

Questões críticas do transporte urbano

Escrevi acima sobre ‘Como o Sistema Público Perdeu a Batalha do Transporte’, mostrando os descaminhos do transporte urbano desde 1925 até hoje. Por que 1925? Foi nessa época que proliferaram os ônibus na Capital, competindo de forma anárquica com o sistema de bondes. Daí em diante, ônibus e, logo após, os automóveis exerceram uma ação destruidora contra a necessária organização dos transportes, com o beneplácito da população que, movida pela promessa do conforto automobilístico, deixou-se levar pelo lobby das indústrias de veículos e de combustíveis. A reivindicação principal dos cidadãos foi, desde então, mais avenidas, viadutos, pontes e tuneis.

Mas esse não foi um erro de visão apenas dos brasileiros. O documentário “Take for Rider – GNT Especial” mostrou claramente como nos EUA, a General Motors financiou e pressionou em favor da extinção dos bondes e dos tróleibus nas principais cidades.

Em fins de 1982, com a vitória de Franco Montoro para governador do Estado e conseqüente responsabilidade pela Prefeitura de São Paulo, houve várias reuniões no Instituto de Engenharia, em busca de propostas para solução dos vários problemas do Estado e de sua Capital. Dentre eles, os do transportes e do trânsito.

Como o sistema público perdeu a batalha do transporte

Lembro-me da posição pragmática de um competente consultor, ao afirmar: “o automóvel veio para ficar”; como também recordo a reação de nós outros. Mas o que ele afirmava não era a manifestação de um desejo ou de uma proposta, mas sim a constatação de um fato aparentemente irreversível, para o qual a cidade até procurou se preparar, ao criar a CET – Companhia de Engenharia de Tráfego, com uma visão eminentemente voltada para o alívio do trânsito, em vez de criar, como vários de nós sugerimos à época, uma Companhia de Engenharia de Transportes (ou Engenharia de Transportes e Trânsito). Traçou-se ali o rumo das ações municipais, priorizando o trânsito e não os transportes.

Hoje a cidade debate-se com os problemas do congestionamento urbano que custam à sociedade, segundo alguns técnicos, algo como 50 bilhões de reais por ano. Aí está uma primeira questão a ser enfrentada: o reconhecimento do elevadíssimo ônus pago pela sociedade pelos seus erros nesse campo, incluindo aí os custos dos acidentes, da poluição e, sobretudo, da perda de produtividade de todos os que se submetem às agruras do transporte e do trânsito.

São recursos de espantosa dimensão, semelhantes ao próprio orçamento da Cidade, jogados fora, onerando a vida dos munícipes e desviados da boa aplicação na área dos transportes, sempre carente de recursos. É a hora de

abandonar as equações custo/benefício tradicionais e adotar o cálculo das externalidades negativas que o sistema encobre.

É a hora de reconhecer que o sistema metroviário, para uma receita anual de R\$ 1.820 milhões e uma despesa correspondente de R\$ 1.694 milhões (excluídos custos de capital), ostenta um benefício social de R\$ 6.440 milhões, o mesmo ocorrendo com a CPTM.

A segunda questão é reconhecer que a Região Metropolitana tem um transporte de alta capacidade (metrô e trens) e uma profusão de ônibus e automóveis, caracterizando um sistema de baixa capacidade. Falta o “subsistema de média capacidade”, de que tratava a lei municipal 12.328 de 24/04/1997, revogada em 12/12/2001. A cidade tentou, em 1977 (Plano SISTRAN) e em 1997 (Fura Fila), seguir por esse caminho, mas viu o seu pretendido sistema de corredores de tróleibus dar lugar a algumas vias expressas, com forte congestionamento de ônibus nos horários de pico, devido à inexistência de requisitos fundamentais, hoje perseguidos pelos chamados BRT’s – Bus Rapid Transit em todo mundo.

Se o Município e a RMSP se conscientizarem acerca dessas questões, poderão, em conjunto, alcançar a curto prazo a tão sonhada preferência pelos transportes públicos.

Americanos já preferem o celular ao carro

Claudio de Senna Frederico

Consultor e membro do Conselho Diretor da ANTP



Até pouco tempo atrás, confesso que começava a desanimar da possibilidade de reverter a paixão pelo transporte individual e tornar o transporte público competitivo. Mas do ano passado para cá começaram a surgir diversas notícias animadoras vindas, surpreendentemente, do país visto como o país do automóvel.

Nos Estados Unidos de minha adolescência, assim que alcançavam a idade legal para dirigir (que variava entre 16 e 18 anos conforme o Estado), todos os adolescentes tiravam suas habilitações e ganhavam ou compravam com seu próprio dinheiro o primeiro carro. Este veículo de pelo menos 8 a 10 anos de uso (o meu era um Hudson – quem reconhece a marca? – que me custou \$50) proporcionava de imediato sensação de liberdade (principalmente em relação aos adultos) e de trilhar caminhos livres nos quais se encontraria com muitos outros de sua idade em idênticas condições de status.

Descubro agora que, de acordo com o New York Times, enquanto 65% dos americanos com até 19 anos em 1998 eram habilitados a dirigir, em 2008 – apenas dez anos depois – o número caiu para surpreendentes 46%! Ou seja, cada vez menos jovens passam a ser motoristas, tornando o hábito de dirigir cada vez menos especial, e mais uma atividade banal, sem maior glamour, realizada de forma racional apenas quando conveniente.

O automóvel está cada vez mais sendo reconhecido como um investimento caro, não mais um símbolo do ritual de passagem para a vida adulta e sim uma conveniência a ser alcançada e utilizada quando possível, após o preenchimento de outras prioridades, apesar de lá todos viverem em cidades que foram construídas para que sejam funcionais quando se utiliza o automóvel.

Essa tendência pode ser interpretada não como o abandono da tecnologia de maneira geral mas como uma migração para outra tecnologia – a dos aparelhos eletrônicos inteligentes de comunicação que, além de mais acessíveis, proporcionam aos jovens de hoje as mesmas vantagens que antes eram obtidas pelo uso do automóvel.

O conjunto de um bom telefone inteligente e/ou tablet proporciona a qualquer adolescente ou jovem inúmeras oportunidades de saber o que está acontecendo e de se inserir no “mercado” das relações tão importantes para essa fase da vida. Enquanto o automóvel o levava fisicamente a alguns locais que muitas vezes depois se provavam decepcionantes no cumprimento das expectativas, o celular o mantém em contato com tudo simultaneamente, proporcionando as informações para que possa então aparecer estrategicamente no local e hora certa para o que pretende, ou até mesmo não sair. Apesar dessas notícias serem animadoras, precisamos entender como essas mesmas forças de mercado – pela globalização de atitudes e valores – irão influenciar a nossa realidade que está em uma fase de incorporação de novas parcelas da população ao mercado de consumo.

Adaptando realisticamente ao Brasil esse fenômeno, é preciso considerar que aqui o automóvel é altamente valorizado e sua compra por aqueles que até há pouco não podiam sequer pensar nisso, por fatores financeiros, está em aceleração e ainda existe um campo muito grande antes que o país atinja motorização próxima dos Estados Unidos. No entanto, diferentemente do que aconteceu lá, onde o aumento da motorização ocorreu isoladamente antes do aparecimento de outros desejos juvenis de investimento, aqui as forças que tornam os equipamentos de comunicação essenciais já estão atuando junto com a motorização.

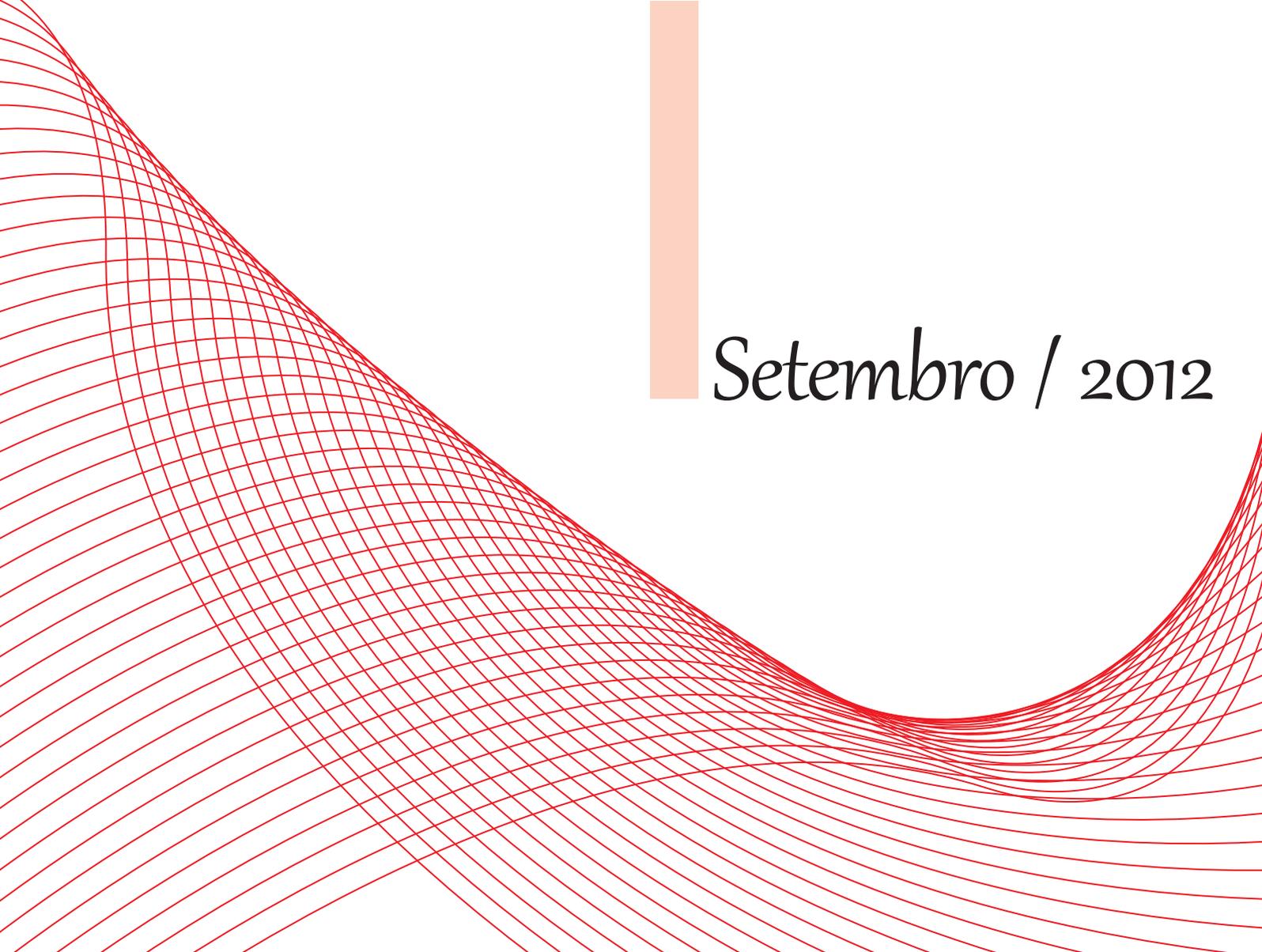
Americanos já preferem o celular ao carro

No mínimo, o que podemos entender é que já existem argumentos fortes para se conversar com essa camada jovem que, além de numericamente importante de imediato, ainda representa em seus hábitos e valores a população que futuramente se tornará majoritária e que influenciará as prioridades políticas das próximas décadas, mas tudo isso na condição de existirem alternativas atraentes de transporte público.

Quem sabe ainda poderemos evitar a repetição de alguns erros das sociedades prósperas do norte e dentro de alguns anos, a começar de já, construiremos cidades mais equilibradas e humanas, canalizando os recursos econômicos economizados na mobilidade para avanços nas muitas outras fronteiras sociais em que ainda somos carentes.

“Teremos no Brasil que percorrer o mesmo caminho para aprender a lição? Pelo ânimo dos atuais e potenciais donos de automóveis, caminhamos para o mesmo impasse. Há uma crença difusa de que é dever dos governantes encontrar meios e jeitos para que mais carros possam trafegar. Quem tem discernimento para ver e julgar as formas que já foram tentadas percebe que não há mais soluções evidentes, exceto a dos transportes públicos.”

Rogério Belda

A decorative background consisting of a grid of thin red lines that curve and flow across the page, creating a sense of movement and depth. The grid is denser in some areas and more sparse in others, following a wave-like pattern.

Setembro / 2012

O bom momento do transporte coletivo em Goiânia

José Carlos Xavier

Ex-Presidente CMTC de Goiânia e
ex-Secretário Nacional de Mobilidade
Urbana do Ministério das Cidades



Nas últimas três décadas, as políticas públicas voltadas ao desenvolvimento urbano foram marcadas por rigoroso jejum orçamentário, cuja prescrição ocorreu num fragilizado ambiente federativo marcado pela ausência da União e, via de regra, omissão dos Estados e Municípios. O resultado apresentou-se especialmente trágico porque, neste meio tempo, a população brasileira completava seu ciclo de urbanização, tão intenso que, hoje, apenas as 50 maiores cidades abrigam mais de 60 milhões de pessoas. Cabe lembrar que o crescimento desordenado impõe uma variação exponencial nas demandas. Do lado da União, com a criação recente do Ministério das Cidades e implementação do PAC, foram retomados a formulação e o fomento das políticas de saneamento, habitação e mobilidade.

Na Região Metropolitana de Goiânia descortina-se um cenário promissor para investimentos em infraestrutura para a mobilidade. Os eixos Norte-Sul e Anhanguera receberão significativos investimentos que os capacitarão para cumprir seu insubstituível papel de estruturadores da Rede Metropolitana de Transportes Coletivos (RMTC); 14 outras vias arteriais que fornecem suporte a eixos de transporte serão redesenhadas como Corredores Preferenciais para os ônibus, a exemplo de projeto implantado na Av. Universitária. Este corredor com três quilômetros de extensão, que liga a Praça Cívica ao Terminal da Praça da Bíblia passando pela Praça Universitária, foi dotado de faixa preferencial para os ônibus com fiscalização eletrônica, no espaço antes destinado ao estacionamento de carros; seis quilômetros de calçadas sustentáveis, com acessibilidade plena; 16 baias em concreto armado para pontos de parada e 16 abrigos especialmente projetados para o Corredor; requalificação do canteiro central com a construção de ciclovia. Tudo construído com recursos da Prefeitura de Goiânia.

Compõem este cenário, portanto, três projetos verdadeiramente revolucionários para o transporte público, perfazendo 137,5 quilômetros de vias, em cuja área de domínio concentra-se quase a totalidade dos destinos das atuais 800 mil viagens diárias dos cidadãos metropolitanos:

1. O Eixo Norte-Sul (BRT), que será assentado em uma série de vias que unem os terminais Recanto do Bosque, na Região Noroeste, e Cruzeiro, na Sudoeste, com 22 km de extensão. A partir do projeto desenvolvido pela Prefeitura de Goiânia, é previsto investimento de 284 milhões de reais, composto por recursos do PAC e próprios. Serão implantados o corredor exclusivo para os ônibus, seis terminais de integração e 40 estações de parada, sob os critérios da acessibilidade universal, com requalificação de calçadas, jardins e áreas de convivência adjacentes.
2. O Eixo Anhanguera receberá o Veículo Leve sobre Trilhos – VLT nos 13,5 km que separam os terminais Padre Pelágio e Novo Mundo. A construção e futura operação se alicerçam em Parceria Público-Privada (PPP) proposta pelo Estado. De acordo com o Procedimento de Manifestação de Interesse (PMI) produzido, o investimento soma 1,3 bilhão de reais, sendo 715 mi públicos e 585 mi privados. A parcela pública virá da União (215 mi do PAC, garantidos com o apoio e aval do Município de Goiânia), acrescidos de financiamento de outros 300 mi; outros 200 mi serão garantidos por meio de fundo estadual específico;
3. Os Corredores Preferenciais (BRS) contemplam a priorização dos ônibus em faixa localizada à direita, que somente pode ser usada por veículos individuais para acesso local e conversões à direita. Esses corredores serão implantados em 102 km de vias e terão como modelo o Corredor Universitário,

O bom momento do transporte coletivo em Goiânia

agregando requalificação urbana, calçadas sustentáveis e, onde couberem, vias cicláveis. O custo quilométrico varia de 2 a 3 milhões de reais a ser coberto por orçamento próprio do Município de Goiânia.

Os investimentos previstos, portanto, somam 1,8 bilhão de reais. A estes recursos acrescem-se aqueles já aplicados nos terminais da RMTC, da ordem de 45 milhões de reais. A destinação inédita de um volume de tal dimensão à priorização do transporte coletivo reveste-se de extrema importância para a sustentabilidade das cidades e qualidade de vida dos cidadãos e incorpora a certeza de redução nos congestionamentos, na poluição e na tragédia dos acidentes de trânsito.

Para que o aporte destes investimentos se resulte efetivo em benefício dos usuários atuais e da população em geral, há que se assegurar a gestão eficiente dos contratos pela CMTC e a continuidade de investimentos por parte das operadoras na renovação e ampliação do número e da capacidade dos veículos e na operação e manutenção dos terminais de integração.

Nos aspectos diretamente relacionados ao desenvolvimento urbano, projetos estruturantes como estes não podem se converter simplesmente em afrodisíaco para a atração de investimentos imobiliários. Eles têm o condão de, ao qualificar as condições da mobilidade, oportunizar aos municípios a adequação do uso do solo à rede renovada e se valer de instrumentos do Estatuto da Cidade de forma a capturar, em benefício do interesse público, as vantagens que se agregam. Esta perspectiva conduziu à instalação, no

âmbito do Município, de Grupo de Trabalho composto por seis secretarias municipais, incluindo a CMTC e a Secretaria de Planejamento, para avaliar e propor as medidas necessárias e convenientes para garantir esta diretriz. Finalmente, cabe lembrar os sólidos e modernos fundamentos que estão instituídos, já há 10 anos, na Região Metropolitana de Goiânia e que anteciparam, em vários aspectos, algumas diretrizes presentes na Lei de Diretrizes da Política de Mobilidade Urbana de vigência recente:

– No vértice, a Câmara Deliberativa de Transportes Coletivos (CDTC), por meio da qual o Estado, a Capital e os municípios da RMTC exercem em harmonia suas atribuições constitucionais de poderes concedentes do transporte coletivo urbano-metropolitano;

– A Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos (CMTC), de composição multifederada como a CDTC, com atribuições de planejamento, fiscalização e controle dos transportes coletivos, e de ligação entre o Poder Concedente e as operadoras;

– Os contratos de concessão recentemente firmados e o Plano de Mobilidade do Transporte Coletivo, integrante dos mesmos, fornecem o amálgama para a gestão eficiente da RMTC.

Estes são os elementos que, em sua integridade, conferem a segurança ampla para que, enfim, os investimentos de longa espera materializem-se e vicejem em plenitude.

Inclusão social nos transportes e a mobilidade sustentável



Nazareno Stanislau Affonso
Urbanista, Coordenador da ANTP
Brasília e Coordenador Nacional do MDT

A luta dos prefeitos pelo barateamento das tarifas junto ao governo federal vem desde 1992, quando a Frente Nacional de Prefeitos, na ocasião sobre a liderança do prefeito de Porto Alegre, Tarso Genro, inicia uma seqüência de tratativas diretamente com o Presidente Itamar Franco. Tais propostas chegaram à redação de medidas concretas de desoneração de tributos e redução dos preços de combustíveis para os transportes públicos, mas ao final daquele governo acabaram por não redundar em nenhuma medida concreta.

Essa luta foi retomada no Governo Lula em 2003, com a formação de um grupo interministerial junto à Secretária Nacional de Assuntos Federativos. Houve inúmeras reuniões com representação da Frente Nacional de Prefeitos, do Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes de Transporte e Trânsito, como também de representação da sociedade civil, como ANTP, MDT, assim como da área parlamentar, através da Frente Parlamentar dos Transportes Públicos. Mas novamente houve uma seqüência de promessas que não levou a nenhuma medida concreta que promovesse a almejada redução das tarifas...

Nesse ínterim ocorreram muitas manifestações estudantis contra reajustes tarifários, sendo que inúmeras prefeituras e governos de Estados desoneraram seus tributos reduzindo os custos das tarifas, no que não foram seguidos por nenhuma ação de redução de impostos no plano federal. O tema do barateamento das tarifas não saiu da pauta da luta da sociedade civil e do legislativo.

Na sessão de 13/09/2011, da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo do Senado Federal, foi aprovado por unanimidade o Projeto de Lei da Câmara nº 310/2009 que institui o Regime Especial de Incentivos para o

Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros – REITUP. Em seu parecer, o relator destacou que o alto valor das passagens prejudica principalmente a população de baixa renda, que depende do transporte público para seus deslocamentos; lembrou que estudos recentes demonstram que grande parte da população desloca-se a pé, por não dispor de meios para pagar o transporte público, para finalmente concluir que, ao reduzir a carga tributária desse setor, vinculando a racionalização operacional dos sistemas de transportes, o benefício social ganharia ampla repercussão.

Agora, o Projeto de Lei está na Comissão de Infraestrutura e, posteriormente, irá à Comissão de Assuntos Econômicos. Sua aprovação significa uma redução de 26% das tarifas mas, como nesses quase 10 anos de luta dos Prefeitos, será preciso uma grande união e pressão da sociedade para que este tema entre na agenda econômica e social do Governo Federal.

Em dezembro, após uma longa polêmica do Governo Federal de propor alterações na última Comissão do Senado, foi aprovado com uma única emenda de redação o projeto de Lei da Câmara nº 166, de 2010, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Este Projeto de Lei que, entre outros dispositivos de grande importância, estabelece a prevalência dos modos de transportes não motorizados sobre o transporte coletivo - e deste sobre o transporte individual nos sistemas viários de nossas cidades - tem como objetivos: a redução das desigualdades; a promoção da inclusão social, do acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais; e a missão de proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade, além de promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos

Inclusão social nos transportes e a mobilidade sustentável

ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades, o que fará toda a diferença em termos de políticas públicas para a mobilidade urbana.?

Finalmente, no início deste ano, a presidente Dilma Rousseff fez a Sanção deste projeto para a agora LEI Nº 12.587, DE 3 DE JANEIRO DE 2012, que institui as Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana mas que, infelizmente, recebeu o veto do parágrafo único do artigo 8º, o que impede que novas gratuidades sejam subsidiadas (pagas) pelos usuários através das tarifas, o que hoje já eleva seus valores em mais de 20%.

O ano começa, então, com boas perspectivas para a pressão da sociedade e do legislativo sobre os Governos em prol da Mobilidade Sustentável:

1. Aprovação e em vigor da Lei Nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, de nosso Estatuto da Mobilidade Sustentável, o que significa que o transporte público, as bicicletas e as calçadas devem constituir política prioritária de Estado e os governos devem cumpri-la;

2. Os investimentos em sistemas estruturais de transportes públicos (metrô, BRTs, VLTs, monotrilhos), por meio dos PAC da Copa e PAC da Mobilidade Grandes Cidades superiores a 40 bilhões, além de outros investimentos da ordem de 45 bilhões do Governo do Estado de São Paulo e de outros 10 bilhões do Rio de Janeiro para as Olimpíadas (e de outros Governos de Estado). Ao fim de 5 anos devem estar em operação mais de 100 bilhões de investimentos nesses sistemas;

3. A Década da ONU de redução de 50% das mortes no trânsito, a que o Brasil aderiu com o nome de “Pacto Nacional pela redução de acidentes”;

4. A persistência na luta pela desoneração dos tributos que hoje está centrada na aprovação do PLC 310/09, projeto que não tem a concordância do governo federal, para contribuir na inclusão social com uma tarifa com Justiça Tributária e com Justiça Social. •

Nossos passos rumo a uma cultura de segurança no trânsito

Maria Audea de Lima e Sousa

Faz parte da Coordenação executiva do Projeto Vida no Trânsito de Teresina



Tendo como referência a Década da Ação pela Segurança no Trânsito-2011 a 2020, estabelecida pela ONU, o Brasil, Rússia, Turquia, China, Egito, Índia, Camboja, Quênia, México e Vietnã foram convidados a integrar uma ação global chamada “Road Safety in 10 Countries (RS 10)”, coordenada pela Organização Mundial da Saúde (OMS) e Opas, e financiada pela Bloomberg Philanthropies, com o objetivo de estimular ações de prevenção a lesões e mortes no trânsito e aumentar a capacidade de avaliação de projetos.

Esses países foram escolhidos em função da alta taxa de mortalidade causada pelo trânsito, com base em critérios epidemiológicos. Juntos, respondem pela metade das mortes no trânsito em todo o mundo. As cidades brasileiras escolhidas foram Teresina (PI), Palmas (TO), Campo Grande (MS), Belo Horizonte (MG) e Curitiba (PR).

O Projeto Vida no Trânsito, nome do programa adotado no Brasil, significou uma ação pioneira de enfrentamento estratégico da segurança do trânsito para Teresina. Para o alcance dos objetivos do projeto foi instituída a Comissão Intersetorial de Segurança no Trânsito, sob a coordenação de uma Comissão Executiva e composta por 20 instituições.

A melhoria no processo de coleta e análise de dados foi a primeira ação desenvolvida, para a qual foi utilizada a metodologia EPP- Estratégia de Proatividade e Parceria, da Global Road Safety Partnership, parceira do projeto. A falta de estrutura dos órgãos responsáveis pelo registro das ocorrências foi uma das dificuldades na implementação da metodologia. Para suprir esta deficiência, buscou-se integrar os dados de vítimas a partir dos dados primários obtidos dos registros de ocorrência do SAMU, Polícia de Trânsito e Delegacia de Acidentes de Trânsito e também da Polícia Rodoviária Fe-

deral, que fiscaliza as rodovias 316 e 343 que passam pela área urbana de Teresina. Os dados coletados e organizados em uma lista integrada foram cruzados com informações do Ministério da Saúde, do Sistema de Informações de Internação Hospitalar e do Sistema de Informação de Mortalidade, permitindo considerar também os feridos em estado grave e que morreram em até 30 dias. Observou-se que 54% das ocorrências foram atendidas pelo SAMU, 25% pela Polícia de Trânsito e 21% pelos demais órgãos.

Em seguida, em reuniões trimestrais na Delegacia de Acidentes, foram identificados os fatores de risco e as causas dos acidentes através de uma análise detalhada de cada uma delas pelo grupo intersectorial de análise de dados, composto por membros da saúde, trânsito e polícia.

Com base na análise das ocorrências, foram elaborados programas e projetos com ênfase na obtenção de resultados e para cada projeto foram estabelecidos objetivos, metas, respectivos responsáveis e parceiros. Para avaliar os resultados foram definidos indicadores intermediários e finais. Em Teresina, a equipe intersectorial estabeleceu a meta de redução de 7% no número de vítimas fatais e graves.

A metodologia de coleta, organização e análise dos dados de acidentes e as estratégias de ação integrada entre vários órgãos foram pontos-chaves no sucesso do programa, resultando na diminuição de 30% no número de mortes em 2011, ou seja, 69 vidas foram salvas, apesar do crescimento de 10% da frota de veículos no mesmo período.

Além do expressivo resultado de redução de mortes, a aplicação da metodologia, a realização de oficinas de monitoramento e, em especial, a integração

Nossos passos rumo a uma cultura de segurança no trânsito

entre vários órgãos que lidam com o acidente e vítimas de trânsito, foi um grande aprendizado para todos os envolvidos, permitindo a todos compreender melhor a dinâmica do acidente de trânsito.

Uma das ações importantes foi a realização da Operação Salva-Vidas, integrada pela Polícia Militar, DETRAN-PI, Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito, Polícia Rodoviária Federal, Polícia Rodoviária Estadual e Companhia Independente de Policiamento de Trânsito-CIPTRAN.

Destaque também para a mudança no formulário de atendimento pelo SAMU, que passou a conter indícios de ingestão de álcool e a identificação do uso dos equipamentos de segurança pelos usuários.

Hoje sabemos não apenas quantos se acidentam, mas porque se acidentam. Quando há um permanente olhar de melhoria por parte de todos e em todos, há possibilidades de que avancemos mais. Vivemos hoje em rede, globalizados e integrados por inovações tecnológicas, mas ainda enfrentamos a questão da segurança do trânsito sem estrutura, sem gestão e sem planejamento.

O projeto “Vida no Trânsito” tem nos feito perceber a importância de caminhar juntos. Temos um dividir de dificuldades e incertezas, mas conforme palavras do mentor da metodologia, um passo à frente representa um avanço. O processo de melhoria contínua não pode parar e estratégia é dar um passo de cada vez rumo a uma cultura de segurança avançada.

“No início as cidades contemplavam sistemas viários e logradouros públicos destinados às pessoas, que se deslocavam a pé, por bicicleta e até mesmo por animais. Sem nenhum debate público, paulatinamente, nossos políticos foram permitindo que o automóvel fosse invadindo estes espaços e ganhando adeptos na administração pública e, desse modo, eles foram criando as condições cada vez mais favoráveis à invasão, com ajuda da mídia que martelava dia sim outro também contra a existência do bonde, que para eles significava um obstáculo ao ‘progresso’.”

Ailton Brailiense Pires

Mas, afinal, qual pedágio urbano?

O transporte nas grandes cidades brasileiras, neste início de século, está marcado pela predominância do uso do automóvel sobre outros modos de transporte. É uma tendência que se agrava como consequência da despercebida política de fazermos do automóvel a forma prioritária da circulação nas cidades. De fato, fomos do bonde para o ônibus e deste para os carros, movimento de substituição que ainda não encontrou o seu limite. Porém, se toda a população de uma cidade pudesse ter e usasse seu automóvel nas viagens diárias, o espaço urbano dedicado às vias, viadutos, estacionamentos, oficinas, postos, lojas e depósitos seria maior que o território normalmente ocupado pela cidade. Trata-se, portanto, de uma impossibilidade física. Se bem que algo parecido já foi tentado empiricamente em cidades norte-americanas, mas falam agora em gestão da demanda, retorno ao centro e revitalização dos transportes públicos.

Teremos no Brasil que percorrer o mesmo caminho para aprender a lição? Pelo ânimo dos atuais e potenciais donos de automóveis, caminhamos para o mesmo impasse. Há uma crença difusa de que é dever dos governantes encontrar meios e jeitos para que mais carros possam trafegar. Quem tem discernimento para ver e julgar as formas que já foram tentadas percebe que não há mais soluções evidentes, exceto a dos transportes públicos.

Como muitos automóveis foram comprados, espero que seus donos não ressuscitem a conclusão de que agentes de trânsito provocam congestionamentos, posto que são sempre vistos onde há problemas. Ou que existe uma indústria de multas prejudicando inocentes infratores. Essa é uma das mais persistentes “lendas urbanas”, como as afirmações de que ler em ônibus em movimento provoca descolamento da retina, comer abacate aumenta o colesterol e que entrar em um carro se está quase no paraíso...

Rogério Belda

foi o primeiro diretor executivo da ANTP; ex-Diretor de Planejamento do Metrô de São Paulo; atual membro do Conselho Diretor da ANTP.



Estamos em um ano eleitoral e o tema do congestionamento está na pauta de discussões. Mas, nenhum político imagina que possa ser eleito propondo medidas de restrição ao uso de automóveis. Contrariando essa posição, um grupo de técnicos defende uma nova solução: o pedágio urbano.

Argumentam que aqueles que provocam sobrecarga de um bem público devem pagar pelo seu uso. E, como já não é mais aceitável tarifar o trânsito através do combustível, por causa da explosão dos preços do petróleo, a solução é o pedágio urbano, medida pioneira em Cingapura, sucesso em Londres e última moda em Estocolmo. Qual exemplo serviria para nós? O pedágio urbano pode ser cobrado pela entrada em um perímetro, pela circulação em uma área definida ou pelo acesso a uma via, como existe em Nova York.

No caso de Londres, onde o pedágio era cogitado desde a década de 1960, muitas outras medidas foram adotadas antes da sua implantação em 2003, ter sido incluído na plataforma de Ken Livingstone, prefeito eleito no ano 2000. Os problemas que eram temidos não ocorreram, mas foram surpresas: a receita, menor que a esperada, e o custo de operação, o dobro do estimado.

Como seria um pedágio paulistano? Cobrança no perímetro do centro expandido? Cobrança pelo acesso à Avenida 23 de Maio ou pelo tráfego de passagem nas marginais? Ou cobrança para circular na Vila Olímpia, cuja área do sistema viário é inferior à demanda gerada pelo “boom” imobiliário?

Para pensar a respeito será necessário lembrar o que já foi feito em São Paulo, e até esquecido, como as ruas de pedestre do prefeito Olavo Setúbal

Mas, afinal, qual pedágio urbano?

e o escalonamento de horários da prefeita Luiza Erundina. Será necessário dar continuidade à adoção de técnicas de gestão da circulação, como o rodízio de placas, horário para a circulação de cargas e a implantação dos corredores de ônibus realizada nas últimas décadas.

Reconhecer que adotar o pedágio urbano, isoladamente, não é solução, e que devem ser consideradas também outras medidas de Gestão da Demanda, já mencionadas nos planos metropolitanos de transporte e avaliadas em estudo preliminar do Banco Mundial com a Prefeitura de São Paulo.

Sobre a “cidade” e “sustentabilidade”



Valeska Peres Pinto
Coordenadora Técnica da ANTP

A Rio+20, Conferencia da ONU realizada em junho deste ano no Rio de Janeiro, colocou de vez a expressão “sustentabilidade” no vocabulário das instituições, empresas e mídia. Com a expressão vieram os fundamentos que fazem referência a três pilares – econômico, social e ambiental. Se faltar um deles, a “sustentabilidade” fica comprometida.

Durante a Rio+20, Governos, Empresas e Sociedade Civil debateram, cada um a seu modo, a extensa pauta da “sustentabilidade”. Os primeiros, representado na Conferencia Oficial dos Chefes de Estado, revelaram nos seus discursos as dificuldades de se combinar as expectativas nacionais com a construção de políticas globais, o que ficou consagrado na Declaração final, que reafirmou compromissos anteriores e propôs algumas medidas, ainda tímidas, de fortalecimento do PNUMA – Programa das Nações Unidas de Meio Ambiente.

As Empresas e Associações vinculadas à iniciativa privada, distribuídas em centenas de eventos na cidade aproveitaram para promover suas ações sustentáveis. À economia verde se somou a economia azul, embora na maior parte dos casos as atividades ainda prosperem na economia marrom. Finalmente, as entidades da sociedade civil, reunidas na Cúpula dos Povos, reiteraram seus compromissos de luta por Justiça Social e Ambiental, denunciando as soluções apresentadas pelos governos e empresas que, segundo elas desconhecem os direitos essenciais de mulheres, indígenas, negros, juventudes, trabalhadores e comunidades tradicionais.

Passados alguns meses do evento, restam as avaliações quanto às lacunas e aos legados deixados pelo evento. Na lista das primeiras, destaca-se a pouca importância acordada às cidades. O espaço urbano ainda não é

entendido como produto do trabalho humano, que extrapola a mera soma de casas, ruas, redes de água, comércios. Na falta de uma visão da cidade como organismo e meio ambiente próprio, fica difícil falar em “desenvolvimento sustentável” ou “cidade sustentável”. Para cada ator presente a sustentabilidade começa e termina nas fronteiras de suas atividades e interesses.

Esta lacuna afeta diretamente a discussão da mobilidade urbana. Transporte público, trânsito urbano, acessibilidade, circulação de pedestre, circulação de mercadorias - são tratados como fenômenos separados, desintegrados, autônomos. Daí ser difícil uma ação combinada que possibilite um ganho excedente da combinação de todos os esforços setoriais e individuais.

O tratamento ainda marginal dado às cidades pode ser uma consequência do fato da urbanização ser um fenômeno ainda recente no mundo. Somente agora a maioria da população do planeta vive em cidades. Porém, para a América Latina, que já ostenta 75% da sua população nesta condição, os desafios da urbanização são presentes.

Explicações à parte, cumpre destacar alguns legados do evento, entre eles as expectativas geradas no encontro do C40 – Grupo de Grandes Cidades Líderes para o Clima, constituído pelos prefeitos das 40 maiores cidades do mundo.

No encontro os prefeitos se comprometeram com a meta de redução pela metade da emissão de carbono até 2030, quando as previsões apontam para que o Brasil terá mais de 90% da sua população vivendo em cidades. Para atingir esta meta o C40 aponta como prioridade o investimento na

Sobre a “cidade” e “sustentabilidade”

melhoria das redes de transporte público – trens, metrô, ônibus e outras alternativas de transporte coletivo - e na melhoria dos combustíveis, com a utilização da eletricidade, biodiesel e etanol.

Outro legado importante é o reconhecimento por uma parcela significativa de participantes, de que o sucesso das políticas e programas globais depende muito dos resultados das iniciativas locais. Neste sentido é importante reconhecer que são muitas as ações em curso no país, que revelam compromissos crescentes dos atores envolvidos na mobilidade urbana com a pauta da sustentabilidade. Um exemplo disto é a realização do 2º Seminário de Tecnologia Sustentável, que a FETRANSPOR está promovendo no dia 4 de outubro, na cidade do Rio de Janeiro.

O Seminário reedita o encontro realizado há dois anos envolvendo centenas de profissionais do setor de transporte público e de meio ambiente, para discutir temas ligados à matriz energética e tecnologia do transporte público por ônibus no Brasil. Naquela ocasião foram apresentadas diversas opções tecnológicas existentes no mercado nacional, em termos de motores e veículos e de combustíveis alternativos.

Após aquela primeira discussão a FETRANSPOR e a COPPE/UFRJ iniciaram estudos aprofundados para análise técnica comparativa entre todas as opções levantadas, em termos de emissões, custos operacionais e viabilidade econômico-financeira. O estudo concluído em agosto deste ano será apresentado e debatido neste 2º Seminário, que pretende avançar na formulação de políticas nacionais e locais que dêem suporte à aplicação de tecnologias mais sustentáveis no transporte público no Brasil.

Estas e outras iniciativas terão sempre o apoio da ANTP, pois estamos convencidos de que a parcela decisiva do jogo da sustentabilidade ocorrerá nas cidades.

A decorative background consisting of a grid of thin red lines that curve and warp across the page, creating a sense of depth and movement. The grid is most dense on the left side and becomes sparser towards the right.

Outubro / 2012

Papel dos Ônibus em São Paulo

Duas redes de transportes públicos convivem no município de São Paulo: a rede sobre pneus de média e baixa capacidade, gerenciada pela Prefeitura, e a rede sobre trilhos de grande capacidade, gerenciada pelo Governo do Estado.

Embora os dois níveis de governo mantenham diálogo, o que já resultou em conquistas na integração físico-tarifária entre os modos e na transferência de recursos financeiros do município para o Metrô, tais instâncias de governo ainda planejam, financiam, executam e operam seus empreendimentos isoladamente, gerando desequilíbrio no sistema como um todo.

Imagina-se que a maioria dos passageiros do sistema estaria nos modos de grande capacidade, como ocorre nas grandes cidades pelo mundo. Mas não é o que ocorre em São Paulo. Os ônibus absorvem 64% dos deslocamentos no município, deixando claro que ainda exercem um papel preponderante na prestação de serviços de transportes públicos da cidade. Além disso, a rede estrutural de grande capacidade de transporte sobre trilhos não abrange a extensão da malha urbana. O atendimento do restante da cidade fica por conta da rede de média capacidade de transporte, composta por Corredores de Ônibus e por Linhas de Ônibus do Subsistema Estrutural, que circulam nos eixos viários. Alimentando a rede estrutural, tanto sobre trilhos, quanto sobre pneus, há linhas de ônibus dos Subsistemas Locais. Mais: há linhas de ônibus do Subsistema Local, ou capilares, que atendem às viagens que têm origem e destino na mesma zona com transporte de baixa capacidade.

A rede sobre trilhos oferece serviços em padrões satisfatórios de rapidez, conforto, segurança e confiabilidade, comparáveis aos das melhores redes metroviárias do mundo. A rede sobre pneus, entretanto, oferece serviços

Ivan Metran Whately
Consultor em Planejamento de Transporte;
Diretor do Departamento de Mobilidade e
Logística do Instituto de Engenharia.



em padrões satisfatórios de conforto e segurança, mas críticos em termos de tempo de viagem, que são aceitáveis nos trechos dos Subsistemas Locais, mas comprometedores nos Subsistemas Estruturais.

Mesmo com faixas exclusivas no sistema viário, os ônibus dos corredores circulam em horários de pico alongados (de 3 a 5 horas), com velocidades médias abaixo da metade das velocidades médias dos trens, e com capacidade em passageiros por hora equivalente a 20% da capacidade do metrô. Agravando este quadro de desequilíbrio entre as duas redes que atuam em mesmo nível hierárquico-funcional, verifica-se, na rede de corredores de ônibus, índice de passageiros por quilômetro semelhante ao da rede sobre trilhos, o que nitidamente revela um represamento da demanda.

Nessas condições, é indispensável aumentar a velocidade dos ônibus nos corredores para viabilizar uma quantidade maior de passageiros na unidade de tempo.

Alguns corredores de ônibus deverão ser executados para ampliar a rede estrutural da cidade e complementar o atendimento, em curto prazo de tempo. Mas, antecipando-se a novas implantações, urge melhorar o desempenho dos atuais, por meio de medidas de engenharia de tráfego, já utilizadas com sucesso em outras cidades, onde constatamos corredores com produtividade bem superior à dos nossos.

As medidas são óbvias e fáceis de implantar. Trata-se da introdução dos atributos de BRT, entre outros: escalonamento dos pontos de parada, operação/gestão de linhas expressas e semiexpressas, troncalização de linhas, faixas de ultrapassagem, cobrança externa, viadutos só para ônibus, den-

Papel dos Ônibus em São Paulo

tre outros. Em Bogotá, onde foi implantada uma rede de BRT, a velocidade média está em torno de 26 km/h e a capacidade em 42 mil passageiros por hora e sentido. E não é só nessa cidade latina que os corredores de ônibus apresentam bom desempenho; há também exemplos de BRT em cidades nos EUA, México, África do Sul e China.

É digno de nota lembrar que as primeiras experiências com corredores de alto desempenho começaram em São Paulo, há mais de 30 anos. Na operação denominada COMONOR, implantada nas avenidas Nove de Julho e Celso Garcia, por meio de controle de tráfego e operação/gestão de linhas, eram transportados cerca de 20 a 35 mil passageiros por hora e sentido. Nessa época, não se contava com GPS em cada veículo ou com os atuais modelos de ônibus de grande capacidade, articulados e biarticulados.

A introdução de atributos de BRT, para atingir melhor desempenho dos corredores atuais e novos, poderá priorizar medidas para aumento da velocidade dos ônibus com baixo investimento, enquanto não se consolida a rede metroviária. Dentre as medidas de qualificação dos corredores, deve-se priorizar a racionalização das linhas, a partir de pesquisa O/D localizada, visando redistribuir as linhas nos itinerários e reescalonar as paradas, reprogramando-as como: linhas paradoras, semiexpressas e expressas. Algumas plataformas de embarque precisam ser adaptadas, mas a maioria já possui espaço para parada de dois veículos simultaneamente, sem necessidade de obras de ampliação.

Outra ação, é operar as faixas de ultrapassagem, que já estão construídas em 4 corredores, para viabilizar as linhas expressas e semiexpressas. Essas ações viabilizam o aumento da quantidade de ônibus por hora no ponto de

parada e com isso a capacidade do corredor. Outra proposta é construir viadutos com duas faixas só para ônibus nos cruzamentos congestionados, eliminando retardamentos de semáforos. A Cobrança Externa poderá ser considerada nos contratos das futuras concessões.

O crescimento lento das infraestruturas tende a manter a posição desequilibrada dos diferentes modos e com isso comprometer o sistema, agravando as deficiências dos transportes públicos em geral, com reflexos desastrosos sobre os ônibus. É natural que surjam de maneira recorrente contradições sobre a gestão e a organização do sistema que deveria atender a população de forma eficaz e econômica. A evolução das medidas sugeridas depende de aprofundamento do planejamento e do interesse permanente das autoridades públicas para o bom funcionamento dos transportes urbanos.

“A calçada é elemento de ligação entre todas as atividades urbanas. Toda a mobilidade urbana começa ou termina nela. Segundo a pesquisa de Origem/Destino do Metrô (2007), 34% das viagens (com mais de 500 metros de percurso) são realizadas por modo não motorizado. E se forem incluídas as viagens de pequeno percurso, certamente, andar a pé é o modo de transporte predominante em São Paulo.”

Ivan Metran Whately

Gestão: esta é a base do sucesso na redução de acidentes e mortes no trânsito

Luiz Carlos Mantovani Néspoli
Superintendente da Associação Nacional
de Transportes Públicos - ANTP



Por ocasião do 1º Seminário Internacional DETRAN/SP de Segurança Viária, realizado em 18 de setembro de 2012, pudemos ouvir a palestra de Eric Howard abordando o tema da segurança viária, trazendo sua experiência e prática no mundo, em especial no Estado de Vitória, na Austrália, onde exerceu por seis anos o comando da VicRoads, a entidade responsável pelo transporte e trânsito daquele Estado.

Ao longo de sua estada em São Paulo, tivemos oportunidade de aprofundar a discussão sobre segurança viária em longas conversas, nas quais ficou evidente o pensamento do consultor internacional e sua forma de enxergar o caminho e agir para a redução de mortes no trânsito. Foram notáveis os resultados obtidos pela província da Austrália, onde se observou uma queda no número absoluto de mortes no trânsito entre os anos de 1970, ano em que morreram 1.100 pessoas, e de 2010, no qual ocorreram 288 fatalidades. Mesmo com índices positivos, o governo local empreendeu ainda maiores esforços a partir de 2001, como ilustraremos ao longo deste texto, à semelhança do “towards zero” em vários países.

Em termos relativos, o Estado de Vitória apresenta um índice de 5,2 mortes para cada 100 mil habitantes, enquanto no Brasil este índice é de 22,6, tomando por base as estatísticas de acidente do SUS.

E qual foi (e ainda é) a base do sucesso australiano? A resposta está contida em uma única palavra: gestão! A ação governamental daquele país se fundamentou (e se fundamenta), no conceito de “sistema seguro”, onde a preocupação central é o ser humano e sua tolerância para resistir impactos físicos. Em síntese, a garantia de viagens seguras, depende de condutores seguros, de vias seguras e de veículos seguros. Naturalmente, que entre es-

pecialistas brasileiros esta abordagem não traz novidade, muito menos ainda se verificarmos que estes aspectos foram abordados de forma sistemática em Vitória com as ferramentas de engenharia, fiscalização e educação.

O que há de interessante, então, na abordagem australiana? A resposta está na decisão do governo de empreender uma política de estado no campo da segurança viária, contínua e permanente, como ficou evidente na palestra e nas conversas com Eric Howard, o que, convenhamos, ainda não enxergamos no Brasil.

Por meio de sistema de informações sistematizados dos acidentes de trânsito e de suas correlações com as variáveis intervenientes em ocorrências deste tipo, o governo identificou os principais riscos envolvidos nos acidentes: falta do uso do cinto de segurança, uso de álcool e drogas na direção do veículo, excesso de velocidade e insuficiência de treinamento dos condutores.

A partir desta análise, o Estado de Vitória empreendeu um conjunto de ações destinadas a atacar estas questões centrais da accidentalidade no trânsito. A primeira delas foi mudar o velho paradigma dos responsáveis pela gestão do trânsito em depositar a culpa nos usuários da via, introduzindo uma nova mentalidade de responsabilidade compartilhada e de reconhecimento que há pontos-chave envolvidos na causa e severidade dos acidentes.

Outra mudança importante foi mudar a forma de se comunicar com a população, empreendendo medidas duras de fiscalização, mas esclarecendo e informando a opinião pública e dando transparência aos dados de acidente e, especialmente, aos custos decorrentes.

Gestão: esta é a base do sucesso na redução de acidentes e mortes no trânsito

No tocante à velocidade (um dos fatores de maior sucesso da campanha), a ação foi ampliar o número de equipamentos de detecção de velocidade e intensificar o uso de radares, incluindo até o uso de helicópteros para monitoração. Em 2001, foi lançada a campanha denominada “Wipe off 5”, informando e conscientizando os motoristas de que um excesso de apenas 5 km/h na velocidade limite estabelecida pela sinalização da via já era suficiente para dobrar o risco de acidentes.

Foi estabelecida a regra geral de velocidade limite de 50 km/h para vias urbanas, mas de no máximo 30 km/h em bairros residenciais e de no máximo 40 km/h em áreas escolares. Um dos slogans da campanha foi “Speed, keep it down”, mostrando o ponteiro do mostrador de velocidade na marca de 50 km/h.

No tocante ao uso de álcool e drogas na direção, os veículos foram obrigados a dispor de bloqueio de ignição (bafômetro interno) e foi estabelecida uma intensa fiscalização aleatória do uso de álcool e drogas pelos condutores, por meio de testes de saliva. A Austrália é conhecida dos técnicos brasileiros pela sua forma de comunicação mais direta e incisiva em campanhas educativas. Em um dos outdoors da campanha de álcool, a mensagem era “If you drink, then drive, you’re a bloody idiot”.

Outra mudança de grande impacto que exigiu uma mudança cultural muito grande na população e uma ação de comunicação muito bem feita pelo governo foi a alteração radical na formação do condutor. A partir de 2006, o processo de obtenção da licença para dirigir passou a ter a duração de no mínimo quatro anos, podendo chegar a seis anos. O candidato à licença pode começar seu treinamento com 16 anos de idade, mas só terá uma

licença plena aos 22! Até os 18 anos, só pode dirigir supervisionado por um acompanhante e mesmo assim com muitas restrições (potência do veículo, transporte de passageiros, uso de reboque). Dos 18 aos 22 anos de idade, não pode ter nenhuma infração por dirigir alcoolizado. Na formação, foi dada grande importância à vivência no uso do veículo, passando a carga horária do curso de prática de direção nas ruas para 120 horas-aula.

Finalizando, Eric Howard ressalta que o que se tem que fazer é “óbvio”, mas “como” fazer é que é fundamental e aponta as seguintes sugestões que foram adotadas na Austrália e que deveriam ser adotadas em qualquer país:

- Agir com foco nos fatores de risco e em resultados.
- Integrar as decisões entre governos.
- Utilizar estratégias de transferência de conhecimento/ações para governo e comunidade.
- Incentivar a participação de atores influentes.
- Estabelecer estratégia para buscar doadores e financiamento adequado para os projetos e ações.
- Estabelecer um sistema consistente de organização de dados e informações.

Mobilidade, mobilidade, onde estás que não te encontro?

Vou usar a prosa e o verso, e fazer muito sucesso, dizendo uma grande verdade.

Todos falam defendendo, todos lamentam querendo, mas poucos ainda conhecem a tal da mobilidade.

Eu também procuro ansioso, pelas ruas, pelas vilas, nos shoppings, nas praças tranquilas.

Mas confesso desgostoso, reviro toda a cidade, e juro que não encontro a tal da mobilidade.

Ainda não caiu de moda a tal da sustentabilidade e o povo enlouquecido procura por todos os cantos a tal da mobilidade.

Revira estantes, desfolha livros, surfa na internet.

Debates nos cafés, confrontos nos congressos, frisson nos seminários.

Parece revolução, carros na contra mão, desfiles e passeatas. Buzinação, apitação e panelaço tomam conta da cidade.

Todos cantando hinos, correndo, marchando e lançando, suas palavras de ordem.

Vem a noite, vem o frio, vem a verdade.

Antonio Carlos de Moraes

Economista e presidente da
Comissão Técnica de Economia
da Associação Nacional de
Transportes Públicos – ANTP



Apesar do movimento, nada saiu a contento, ninguém pôde ter o prazer, de olhar e pelo menos dizer: salve, salve, mobilidade!

Mas, Deus como dizem é pai.

Um dia na calçada da Boa Vista, tive que virar artista prá poder caminhar.

Telefone, poste, lixeira, parece até brincadeira e num descuido ligeiro, meti meu pé no bueiro e só pude falar... ai!

Morri de dor e vergonha, mas foi nessa queda bisonha, que comecei a enxergar.

Essa tal mobilidade, que enlouquece a cidade, começa no caminhar.

Ainda é preciso justificar a prioridade aos transportes públicos?

Ailton Brasiense Pires
Presidente da ANTP



Nas últimas eleições, em diversas cidades brasileiras, priorizar a construção de trilhos e pneus virou mote de campanha. Um candidato promete mais que outro, porém sem nenhum compromisso. Eles não têm a menor compreensão das consequências do que deixam de fazer e do quanto comprometem a qualidade de vida das pessoas: aumentam os tempos de viagem, aumentam seus custos e suas tarifas, aumentam a poluição e o número de acidentes. E seguem incólumes.

A mídia quer soluções imediatas para os seus leitores (que não devem ser confundidos com a população). Os empreiteiros querem soluções para o equilíbrio de seus fluxos financeiros e a “opinião pública” (ou a opinião publicada) exige obras de curto prazo para a circulação dos automóveis.

Os pedestres e suas calçadas nem são lembrados e não fazem parte das prioridades dos chefes dos Executivos, nem do poder Legislativo. O planejamento urbano é entendido pelos “estrategistas econômicos” como coisa de acadêmicos. E assim vamos nós. São Paulo, por incrível que pareça saltou de 200 mil habitantes em 1900 para 2,2 milhões, em 1950, estruturada em torno de quase 500 quilômetros de trilhos de bondes e trens. E vivia-se melhor na cidade do que se vive hoje.

A indústria, o comércio, os serviços e a moradia se instalaram nos seus entornos e, por consequência, a viagem média mal chegava a 10 minutos, enquanto hoje se aproxima de 70 minutos. Mais ainda, com tantos pontos de interesse ao longo das viagens (compras, educação, cultura, saúde, por exemplo), o fator de renovação era, na época, muito maior do que é hoje e, consequentemente, a tarifa era muito menor do que nos dias atuais.

Essa configuração se alterou profundamente com o plano do prefeito Prestes Maia, que desencadeou a construção de inúmeras avenidas de fundo de vale, abrindo as portas para a política de incentivo à indústria automobilística (incluindo ônibus) e criando as condições favoráveis à especulação imobiliária. A substituição dos bondes pelos ônibus foi acompanhada, gradativamente, pela substituição da tarifa por zona (distância) pela tarifa única. Com isso, a cidade se esparramou. A mancha urbana, que em 1952 atingia 200 km², alcança 1.600 km² em 2010 e a densidade demográfica passa de 12 habitantes/km² para 7 habitantes/km².

O sistema viário da cidade espraiada (e radial concêntrica) foi paulatinamente sendo ocupado cada vez mais pelo automóvel, especialmente nas grandes avenidas coletoras e em todas as arteriais, “espremendo” os ônibus da forma mais desfavorável. Tal política (ou inexistência de uma política de uso racional da malha viária) destinou de forma desproporcional o espaço viário urbano quando comparado com o volume de passageiros transportados. O mais grave é que aqueles que decidem ignoram a aritmética elementar. Sabemos, de sobejo, que em uma faixa exclusiva de ônibus, mesmo à direita da via, pode permitir a passagem de 10 mil pessoas por hora e por sentido e, quando colada à esquerda, com os semáforos dos cruzamentos sendo liberados pelos ônibus, a capacidade de transporte pode chegar a 16 mil passageiros, enquanto a mesma faixa destinada a automóveis não transporta mais do que 1.500 pessoas. Já numa seção de trilhos, com bom nível de conforto, chega-se a transportar até 60 mil pessoas, seja em subterrâneo, elevado ou até mesmo em nível como na região leste da cidade, ocupando muito menos espaço por metro quadrado de área urbana que o necessário para transportar muito menos pessoas por automóvel.

Ainda é preciso justificar a prioridade aos transportes públicos?

O exemplo da Zona Leste de São Paulo é bastante ilustrativo. A maioria dos moradores da região que vem ao centro da cidade, o fazem por três grandes eixos: Av. Radial Leste, a Linha 3 do metrô e as duas linhas ferroviárias da CPTM. A Av. Radial Leste comporta, hoje, em sua maior largura, cinco faixas de tráfego. Se admitirmos, na melhor das hipóteses, que em toda sua extensão ela tem este mesmo número de faixas, a capacidade de transporte por automóveis é de 8 mil pessoas por hora/sentido.

Ao lado desta avenida, o metrô transporta 60 mil pessoas por hora/sentido, e a ferrovia, 40 mil. Se destinarmos uma das faixas de tráfego dos automóveis da Av. Radial Leste para os ônibus, só nesta faixa seria transportada a quantidade de pessoas de todos os veículos da via. Se, por outro lado, a faixa de ônibus tivesse a característica de um BRT, seriam transportadas aproximadamente 16 mil pessoas por hora/sentido.

No início as cidades contemplavam sistemas viários e logradouros públicos destinados às pessoas, que se deslocavam a pé, por bicicleta e até mesmo por animais. Sem nenhum debate público, paulatinamente, nossos políticos foram permitindo que o automóvel fosse invadindo estes espaços e ganhando adeptos na administração pública e, desse modo, eles foram criando as condições cada vez mais favoráveis à invasão, com ajuda da mídia que martelava dia sim outro também contra a existência do bonde, que para eles significava um obstáculo ao “progresso”. O “progresso”, afinal, chegou e aí está, com milhares de mortes no trânsito, grandes congestionamentos diários, poluição atmosférica e sonora e um grande estorvo à qualidade de vida da população. Para eles, nesta nova face do “progresso”, o bonde de ontem é o ônibus de hoje.

Agora, para fazer o administrador público e seus agentes públicos colocarem o sistema viário a serviço da maioria da população, precisamos ficar explicando, justificando e escrevendo teses e mais teses sobre o assunto. Quando não, pedir licença para que pessoas, bicicletas e ônibus possam trafegar em harmonia e segurança.

Será que ainda precisamos tentar justificar a prioridade que deve ser dada aos transportes públicos?

Observar e agir com ousadia

O tratamento dado à mortalidade no trânsito brasileiro confirma-se pouco exitoso em anos sucessivos de insistência. Não pelas boas intenções promovidas nessa direção, mas por representar um modelo desarticulado que reduz a questão à modesta plataforma educação-fiscalização-engenharia. O Código de Trânsito Brasileiro/CTB enumera significativos instrumentos de regulação do uso do sistema viário, mas até aqui a sua aplicação se revelou incapaz de reverter a evolução desse trágico quadro, embora não pelo que preceitua, mas pela timidez, inépcia e omissão de gestores ainda refêns de decisões que incentivam o uso do transporte individual motorizado.

É preciso deter essa tendência, porque conceitualmente a mortalidade no trânsito não está exclusivamente associada à logística da circulação viária, como tem sido historicamente tratada no Brasil, mas aos problemas das cidades como um todo. Importantes pesquisadores anotam que nada deve ser experimentado isoladamente nesse contexto, mas sempre em relação ao seu entorno, à sequência de eventos que levaram àquilo, à memória das experiências passadas (LYNCH, 1960). Portanto, urge observar e agir diferente, agregando às ações possíveis conceitos urbanísticos adequados; considerar que a questão da mortalidade no trânsito está inexoravelmente vinculada ao planejamento urbano, à qualidade da saúde pública; imprescindível à equidade na ocupação e uso dos espaços de mobilidade; necessário ao desenho urbano socialmente inclusivo – logo, imperativo ao caráter coletivo que enseja viver nas cidades.

Confirma essa percepção a recente lei que instituiu a Política Nacional da Mobilidade Urbana, lei que emoldura as diretrizes por meio das quais os gestores das cidades brasileiras poderão redimensionar suas políticas urbanas relacionadas ao tema. Com todas as letras a lei diz, em vá-

rios momentos, que trânsito é fração da mobilidade e como tal as ações a ele relacionadas devem emergir das políticas de desenvolvimento urbano acompanhadas das respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo.

O exercício do poder e a autoridade na política têm implicações diretas no êxito deste tipo de ação (WALL WATERMAN, 2010), até porque as diretrizes desta lei implicam ousadia na gestão, sugerem quebra de paradigmas (KNEIB, 2011), e confirmam a máxima de que não podemos resolver os problemas utilizando o mesmo tipo de pensamento que usamos quando os criamos (EINSTEIN, 1934).

Inova nesse contexto o Governo de Goiás em parceria com o Ministério da Saúde e as 22 Prefeituras Municipais cujos territórios reúnem 73,24% das mortes no trânsito em Goiás (MINISTÉRIO DA SAÚDE, 2010). Definido como uma das 40 ações prioritárias constantes do Plano de Ações Integradas/PAI o “Observatório da Mobilidade e Saúde Humanas do Estado de Goiás” foi instituído por Decreto Estadual como ferramenta técnica destinada a enfrentar esta adversidade sob a égide do planejamento urbano e da saúde pública. Programa de desenvolvimento urbano lapidado no mapa estratégico da Secretaria de Estado das Cidades e de vigilância e prevenção a epidemias da Secretaria de Estado da Saúde, o Observatório consolida a visão explicitada na Lei Nacional de Mobilidade Urbana. Concluídos os seminários regionais, o momento é de atitude, gesto, e para isso, ganha o substancial apoio executivo, dentre outros atores, das Prefeituras envolvidas, SEGPLAN, DETRAN e da Universidade Estadual de Goiás/UEG que atuará como plataforma acadêmica para a realização das dezenas de pesquisas e ações imediatas necessárias ao seu intento.

Antenor Pinheiro

jornalista e coordenador da Associação Nacional de Transportes Públicos - ANTP Regional Centro-Oeste e presidente da Comissão Técnica de Bicicletas da ANTP



Mobilidade urbana em São Paulo

Dirce Bertan de Freitas
Urbanista e socióloga



São Paulo é uma cidade de muitas faces e dinamismo e a paisagem expressa a diversidade socioeconômica e multicultural. O dinamismo, porém, é afetado pela queda de mobilidade da população, que cotidianamente se vê mais tolhida de circular, devido aos congestionamentos e a falta de integração do uso do solo com os sistemas de transporte público e circulação.

A cidade concentra o que existe de melhor e de pior da sociedade: de um lado, desenvolvida e inserida no circuito globalizado e, de outro, a porção mais atrasada e desordenada espacialmente, distante da cultura, educação e formas de inserções existentes. Sua estruturação deve se pautar em uma política articulada entre mobilidade e habitação, objetivando “melhorar a qualidade de vida nas cidades” (FREITAS, 2012).

A urbanização de São Paulo propicia a fragmentação do espaço, criando bairros distantes dos locais de trabalho e expulsando a população carente para as bordas das periferias. Com a visão de que a cidade pode se expandir exerce a pressão sobre áreas de preservação, além da infraestrutura necessária ao modelo de mobilidade centrado no automóvel.

Essa mobilidade é dificultada pelo crescimento da cidade e pelo aumento do congestionamento, causando prejuízos crescentes para a sociedade como um todo, devido ao desperdício e a poluição. Para o cidadão, o longo tempo de permanência no transporte inviabiliza suas atividades laborais. Nessa situação, há uma grande redução da velocidade média do transporte coletivo, assim como a perda de regularidade e confiabilidade com queda na qualidade e redução da atratividade, levando os usuários a se transferirem mais e mais para os modos de transporte individual (VASCONCELLOS, 2002).

O modelo de São Paulo é exatamente o oposto do modelo de sustentabilidade conhecido como cidades compactas onde as centralidades são coincidentes com os núdulos de transporte público e onde há as maiores densidades de moradias e empregos da mancha urbana. A coexistência de usos evita o deslocamento para os assuntos do dia a dia e a definição dos limites do espaço urbano evita o espraiamento, além de estimular à racionalidade e eficiência no uso das diversas formas de energia.

Verifica-se que tanto as pressões ambientais urbanas decorrentes da urbanização da pobreza quanto a reprodução do padrão de consumo de países ricos pela parcela mais rica dos países pobres se manifestam na política de mobilidade urbana e nas suas externalidades negativas.

Os congestionamentos agravam as emissões de poluentes, o consumo de energia e se tornam em problemas urbanos, pois a morosidade do trânsito afeta a qualidade de vida das pessoas e prejudica a eficiência econômica da cidade, comprometendo sua competitividade.

A apropriação do espaço público para o deslocamento urbano é diretamente proporcional à renda, pois resulta na maior utilização de modos individuais, sendo que os usuários do automóvel ocupam mais espaço e emitem mais poluição que os usuários de transporte coletivo.

Os investimentos em transportes devem permitir a potencialização dos espaços articulados e conformar uma rede em anéis que integre suas principais centralidades e os corredores de ônibus devem ser planejados visando maior fluidez e conectados às redes de alta capacidade.

Mobilidade urbana em São Paulo

É importante deter o movimento de expulsão de população, fato que normalmente ocorre na implantação de infraestrutura. Caso haja gentrificação e não se consiga manter um nível razoável de inclusão social no território, todo o esforço para melhorar e equilibrar a estrutura urbana terá sido ineficaz (FREITAS, 2012).

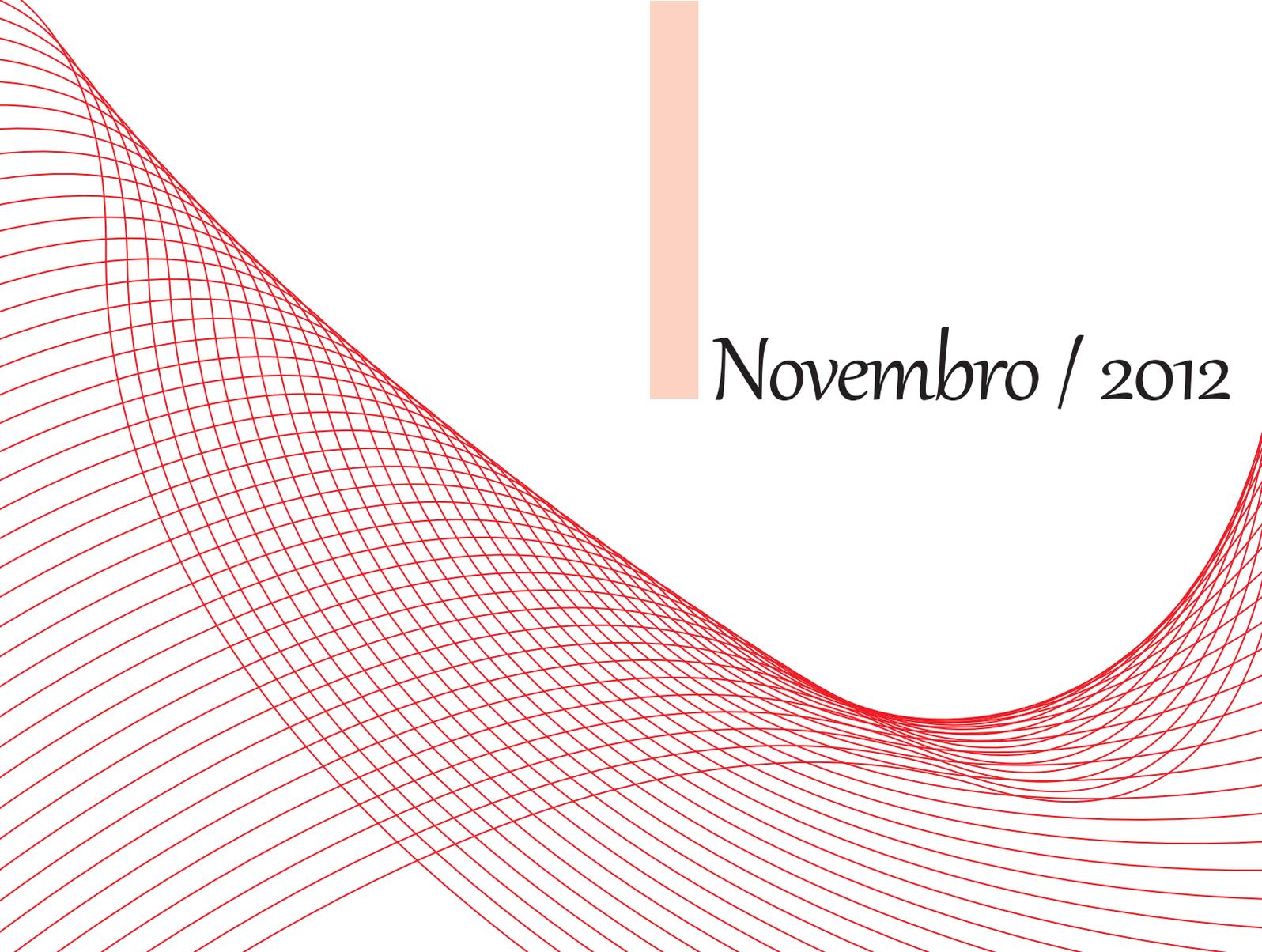
Os instrumentos urbanísticos institucionalizados pelo Estatuto da Cidade, associados ao Plano Diretor e a Lei da Mobilidade Urbana, permitem controlar esses efeitos. Compete ao planejamento urbano, integrado aos demais planejamentos dos sistemas de transporte coletivo integrado nos diversos sistemas, saneamento ambiental e habitação, dar opções às pessoas para ocuparem os espaços de moradia em relação aos fluxos econômicos, possibilitando que os deslocamentos da população ocorram de forma mais cidadã.

Ressalta-se aqui a imperiosa necessidade de se considerar uma mudança de paradigma da gestão de transporte e trânsito focada na circulação de pessoas, passando de um modelo centrado em veículo particular, para um modelo cujo foco principal é a mobilidade da população.

Neste modelo são avaliados o uso e ocupação do solo, bem como os impactos no transporte e trânsito, associados à implantação e operação da circulação. Esses impactos interferem na mobilidade das pessoas em um âmbito mais abrangente, que inclui impactos urbanísticos, ambientais e sociais, na segurança e na economia, além daqueles comumente avaliados no trânsito e na circulação.

“As cidades brasileiras estão caminhando para um novo ‘sacrifício’: após as frustradas tentativas das últimas décadas, de resolver a questão da mobilidade por meio da ênfase no transporte individual, nos deparamos com propostas que teimam em perpetuar esta falsa solução.”

Cesar Cavalcanti

A decorative background consisting of a grid of thin red lines that curve and flow across the page, creating a sense of movement and depth. The grid is denser in some areas and more sparse in others, following a wave-like pattern.

Novembro / 2012

O metrô é caro. Por que não o BRT?

Ailton Brasiliense Pires
Presidente da ANTP



Veza ou outra, alguém, mal formado e/ou mal informado, se não mal intencionado, retoma esta frase: o metrô é caro, por que não o BRT? E mais, completam suas teses afirmando que o BRT é mais barato. O BRT tem vantagens competitivas, que não precisam de falsas afirmações para se estabelecer como uma forma inteligente, integrada e econômica de transporte público. Precisamos compreender melhor quando fazemos nossas escolhas. Sempre aparecem aqueles que, tomando Bogotá como referência, ou Curitiba, afirmam que estas duas cidades devem ser exemplo de nossos planos. Mais ainda que nossas cidades deveriam utilizar apenas aquelas duas como referência.

Curitiba, sabiamente, em 1960, com apenas 300 mil habitantes, optou por associar o planejamento de transportes ao planejamento urbano, coisa que muitas cidades do mundo também fizeram durante as primeiras décadas do século XX. Com isso, permitiu-se que a cidade se desenvolvesse distribuindo moradias, comércio, indústrias e serviços ao longo dos corredores de ônibus, estimulando uma melhor distribuição do espaço, do fator de renovação e de um custo menor da viagem coletiva. Isto permitiu uma qualidade de vida apreciada.

Mas, outros críticos dirão que o sistema de Curitiba se exauriu. Nada mais natural. O projeto de 1960 permitiu que a cidade crescesse de 300 mil a 1,5 milhão de habitantes sem mudar seu paradigma. Como todo projeto tem seus limites, passado o limite, o projeto precisa ser revisto. Agora e, somente agora, estão pensando em uma alternativa. Sábios curitibanos. Da mesma forma Bogotá, com um modelo espanhol de urbanização, com vias largas e planejadas, pode implantar, com conhecimento brasileiro, seus corredores de transporte. Estes também já atingiram seus limites e a qualidade dos serviços, agora, começa a ser questionada. Estes dois exemplos bastam para responder à pergunta do por que investir em metrô.

Porque naquelas cidades planejadas, como Curitiba, o crescimento se deu em torno de eixos de transporte estruturadores que, com o tempo, tiveram tal adensamento que a demanda pode exigir outra tecnologia. Por outro lado, nas cidades não planejadas, a grande maioria, há uma tendência ao espraiamento da mancha urbana, com redução de densidade demográfica, criando situações de grandes congestionamentos de veículos e grandes volumes de passageiros do transporte coletivo com origem e destino situados nas pontas dos eixos de transporte. Nestes casos, com a demanda ultrapassando determinados valores de passageiro hora/sentido, já se torna inevitável a construção de BRTs para demandas médias e linhas de metrô para altas demandas.

Consideremos o centro de algumas cidades com mais de um milhão de habitantes, construídas segundo interesses privados, com o olho apenas no lucro imediato e total ausência do poder público. Elas exigem que entre 7 e 9h e entre 17 e 19h a maioria dos trabalhadores entrem /saíam dos seus postos de trabalho. Como transportar 30, 40, 50 ou 60 mil pessoas por qualquer modo que não seja de metrô? O Metrô ocupa, quando construído em nível, por exemplo, apenas 11 m para a circulação de trens oferecendo até 60 mil lugares por hora/sentido. Se tentássemos transportá-los por ônibus, ou de maneira mais insensata, por automóvel, precisaríamos destruir a cidade para tal.

Assim, o metrô é caro, comparado com o quê? Ele é a única forma de acessarmos determinadas áreas preservando a economia, a história, o patrimônio público e a inteligência. Da mesma forma, temos de considerar em nossas análises que num plano urbano deve-se perguntar em que cidade queremos viver, de que modo e a que custo, entre outras questões e, assim, revermos nossa forma de deslocamento da maneira mais adequada à rede de transportes, de trilhos e pneus, para atingirmos estes objetivos.

Em São José dos Campos: um cálculo essencial para a sustentabilidade urbana

Candido Malta Campos Filho
Arquiteto e urbanista



Existe disponível tecnicamente há mais de 40 anos um software capaz de simular a evolução urbana tendencial e planejada, permitindo a coerência entre os planos de uso do solo, habitação e transporte.

O município de São Paulo foi pioneiro, na década de 70, em dar início a um cálculo em conjunto com o Governo Estadual tendo em vista a realidade metropolitana. Era prefeito Olavo Setúbal e governador, Paulo Egídio Martins. Esse esforço comum foi liderado pela COGEP (Coordenadoria Geral do Planejamento), que o signatário deste dirigia, antecessora das secretarias de planejamento urbano que lhe sucederam, e teve importantíssima participação de diversos órgãos e empresas: a EMPLASA trouxe o enfoque metropolitano; o Metrô (que era municipal) já possuía o seu próprio planejamento e aportou a contribuição essencial da pesquisa O/D de 1977; a CET, recém criada, já possuía o conhecimento da realidade do tráfego nas vias; a EMURB trouxe sua visão urbanística, constituindo um conjunto potentíssimo tecnicamente para realizar pela primeira vez no Brasil o cálculo da capacidade de suporte do sistema de circulação das viagens geradas pelo uso do solo.

Embora tenhamos conseguido montar uma excepcional equipe técnica e treinado-a para o uso do software, sob orientação de um dos seus criadores, o chileno Marcial Echenique, circunstâncias políticas impediram a sua finalização na gestão Setúbal/Paulo Egídio e pelos 30 anos que se seguiram até 2008, até a gestão Alckmin governador e Serra prefeito.

Fui convidado então a coordenar tecnicamente essa retomada, talvez em reconhecimento da minha experiência obtida nos anos 70 com a coordenação do denominado MUT- Modelo de Uso do solo e Transporte, e também por ter defendido, nestes tempos de dificuldades políticas, a imperiosa necessidade

de sua realização, sob pena de acontecer o que acabou acontecendo: a lei de zoneamento permitindo construir sem capacidade de suporte do sistema de circulação.

Em 2008 a iniciativa foi do Governo Estadual pela sua Secretaria dos Transportes Metropolitanos, em convênio com a Prefeitura de São Paulo. Terminamos esse cálculo pioneiro em janeiro de 2009 e o mesmo está disponível em meu site www.candidomaltacamposfilho.com.br. Os resultados do cálculo em termos de potencial construtivo residencial R e não residencial NR por bacia de tráfego não pôde no entanto ser transformado em lei em quadro próprio do Plano Diretor (substituindo os potenciais do Quadro 8 da lei 13885/04) por duas razões técnicas: a Pesquisa O/D 2007 só pôde ter seus dados acessados após o término de nosso trabalho (as pesquisas O/D são sistematicamente feitas desde 1967 a cada 10 anos). Essa é uma séria razão para o cálculo que fizemos ser refeito.

Outra razão é que o Plano Metropolitano de Transporte (o PITU 2025) passou a ser atualizado, especialmente com a criação de novas linhas de Metrô e de VLT, ampliando-se a capacidade de suporte da região central e regiões periféricas da metrópole. Essa atualização está em curso e dela não estamos participando. Deverá ser finalizado em breve, a menos que as razões políticas que o paralisaram por 30 anos venham novamente predominar.

Nesse ínterim, a Prefeitura de São José dos Campos, para evitar o caos que a ausência desse cálculo pode produzir em sua cidade, tomou a iniciativa em fazê-lo. Esse trabalho pioneiro para uma cidade de porte médio no Brasil, que também estamos coordenando tecnicamente com a utilização do modelo TRANUS, está em andamento e em breve estará finalizado. No caso de São José dos Campos estamos definindo diretrizes de uso do solo, habitação e transporte

Em São José dos Campos: um cálculo essencial para a sustentabilidade urbana

de modo coerente entre si, obrigação prevista pela Lei Federal da Mobilidade Urbana, aprovada em janeiro de 2012. Esta lei reforçou o Estatuto da Cidade, que desde 2001 exigia a coerência calculada entre o uso do solo, habitação (especialmente a popular) e o sistema de circulação.

O software TRANUS hoje desenvolvido pelo também chileno da equipe de Marcial Echenique, Tomaz Della Barra, é muito adequado para relacionarmos uso do solo e transporte, o que não se consegue fazer pelo muito conhecido modelo EMME. O TRANUS procura reproduzir a lógica do mercado imobiliário, sujeita a oferta pública de acessibilidade e as permissões/restrições da legislação urbanística especialmente a de zoneamento.

São José dos Campos está longe de apresentar o quadro desesperador de congestionamentos da metrópole paulistana. Apresenta um sistema viário potente recém implantado com espaços generosos em suas margens, afora as rodovias Dutra (que a cruza por dentro) e Carvalho Pinto (que a limita a leste). Está situada em uma bela paisagem em platô cerca de 30m acima da várzea preservada do Rio Paraíba, o chamado Banhado, que é um exemplo de qualidade paisagística preservada. As demais cidades de médio e grande porte deveriam seguir o exemplo raro de ser encontrado no Brasil. O Vale do Paraíba foi alçado ao nível da mais recente área metropolitana do Estado de São Paulo e São José dos Campos é a sua cidade polo.

São José dos Campos, ao definir suas diretrizes de transporte, está optando pela tecnologia VLT (Tramways) para o sistema local principal, podendo o mesmo atingir cerca de 90 km de trilhos entre linhas unidirecionais no centro histórico, formando anéis, e bidirecionais centro-periferia para atender os previstos cerca de 800 mil habitantes no ano meta 2030.

É um trabalho de flego, que implica em coleta e organização das informações municipais cadastrais e não cadastrais usualmente dispersas por varias secretarias e empresas, tanto para o ano-base 2010, quanto para o ano-meta escolhido. Projeções socioambientais e econômicas são realizadas, informando o modelo TRANUS quais os cenários tendenciais e os cenários planejados para obter políticas de uso do solo e transporte desejáveis.

O sistema principal está sendo constituído por linhas de Tramways ou bondes modernos, complementado por linhas de ônibus alimentadoras, linhas diretas centro-bairro e linhas diametrais atualizando-se o sistema de ônibus existente. Estão previstas estações de transbordo entre os sistemas e as linhas assim como a implantação, com moderno design, de pontos cobertos de embarque e desembarque ao longo das linhas, com distância média de 500 metros.

Faz parte do estudo a proposição de uma linha regional ou metropolitana de VLT de maior capacidade, interligando as cidades do colar urbano ao longo do Vale do Paraíba. Esta linha poderia atender uma possível demanda existente a partir do esgotamento das vias Dutra e Carvalho Pinto, além de oferecer uma opção mais limpa a partir da utilização de energia elétrica. Estuda-se a possibilidade de o chamado Linhão com cerca de 100 m de largura ser o espaço público capaz de abriga-la.

Enfrentar com cuidado técnico o crescimento, buscando a coerência entre o uso do solo e a mobilidade urbana nos Planos Diretores pode ajudar a prevenir o caos encontrado na capital paulista. As cidades brasileiras de médio e grande porte deveriam seguir o caminho de São José dos Campos, não apenas porque a lei obriga, mas principalmente para resolver o caos resultante dos congestionamentos crescentes.

Hidroanel Metropolitano: solução logística, urbana e ambiental

Frederico Bussinger
Engenheiro e ex-Secretário
Municipal dos Transportes



Congestionamentos no trânsito e emissões são marcas da maioria das grandes cidades do planeta - suas metrópoles, em particular. Gerenciá-los e reduzi-los são desafios para autoridades e toda a sociedade.

No caso da Região Metropolitana de São Paulo – RMSP, 4º maior conurbação mundial (quase 20 mi habitantes), esse desafio é ainda maior. Os números das cargas, p.ex., são expressivos: 25.000 viagens/dia só para a construção civil (110 mi t/ano – mais que o Porto de Santos!); e mais de 400 mil/dia para o conjunto das cargas que abastecem a população e garantem o funcionamento do maior polo econômico da América Latina.

Uma ameaça, sim. Mas há, também, uma oportunidade! Você já tinha pensado que São Paulo é quase uma ilha? Pois é: Se conectados, os Rios Tietê + Pinheiros, as Represas de Billings + Taiacupeba, e com um canal de 25 e 30 km, ligando-as, ter-se-ia um Hidroanel de 170-180 km! Este, que nasceu da releitura de 67 projetos, de múltiplos autores, elaborados ao longo do Século-XX, demandaria investimentos da ordem de (apenas!) R\$ 3 bi, e seria possível ser implantado ainda nesta década.

Seus benefícios logísticos e ambientais, e da retomada da navegação de cargas na RMSP, intensa até meados do Século-XX (de passageiros mantem-se há 80 anos na represa!), poderiam, ainda, ser potencializados, pois ele se superpõe aos rodo e ferro anéis. E, isso, em 3 estratégicos pontos (integração trimodal!). Ambientalmente pode, também, ser um dos instrumentos, tanto da “Política Nacional de Resíduos Sólidos” (destacando-se a exigida “logística reversa”), como da “Política Estadual de Mudanças Climáticas – PEMC” (meta de redução de 20% das emissões do ano-base 2005, até 2020 - quase 60% do previsto para aquele ano!).

Mas, além da navegação, ele pode ter outras contribuições: Controle de inundações (reservatórios da hidrovia são, também, mega-piscinões); abastecimento de água (limpa; das cabeceira do Tietê diretamente para Billings); despoluição do Rio Pinheiros (agravada pela pouca circulação); agricultura (pela irrigação, via canal, ampliando as tradicionais áreas de hortifrúti à leste); geração de energia na eficiente Usina Henry Borden (capacidade hoje limitada a 1/3 pela escassez de água). Também lazer e turismo (que floresceu até meados do Século-XX na região das represas); e requalificação de extensas áreas lindeiras para uso imobiliário.

Enfim, o Hidroanel é um plano de uso múltiplo das águas, corrente na Europa e USA, que pode redirecionar o desenvolvimento da grande metrópole; hoje “de costas para os rios” (expressão corrente!). É estruturante, capaz de alavancar um novo ciclo de ocupação e desenvolvimento do território; assim como uma nova forma de se planejar e gerenciar, articuladamente, envolvendo diversas unidades do Governo do Estado, dos 39 municípios da RMSP, e a sociedade organizada.

Modo de Transporte: CALÇADA

Ivan Metran Whately

Assessor Técnico da Secretaria Municipal de Transporte; Coordenador da Divisão de Transporte Metropolitano do Instituto de Engenharia.



Como garantir a circulação segura e adequada para um modo de transporte que responde por um terço dos deslocamentos em São Paulo?

A calçada é elemento de ligação entre todas as atividades urbanas. Toda a mobilidade urbana começa ou termina nela. Segundo a pesquisa de Origem/Destino do Metrô (2007), 34% das viagens (com mais de 500m de percurso) são realizadas por modo não motorizado.

E se forem incluídas as viagens de pequeno percurso, certamente, andar a pé é o modo de transporte predominante em São Paulo.

A Lei que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana confere prioridade aos modos não motorizados sobre os motorizados nas vias e o Código de Trânsito Brasileiro define as calçadas como parte integrante do sistema viário da cidade. Nessas condições, fica evidenciada a importância das calçadas pela função e pelo caráter de equipamento urbano imprescindível.

Embora, a rede de calçadas seja fundamental para os deslocamentos diários das pessoas, não oferece condições satisfatórias de conforto e segurança para os seus usuários.

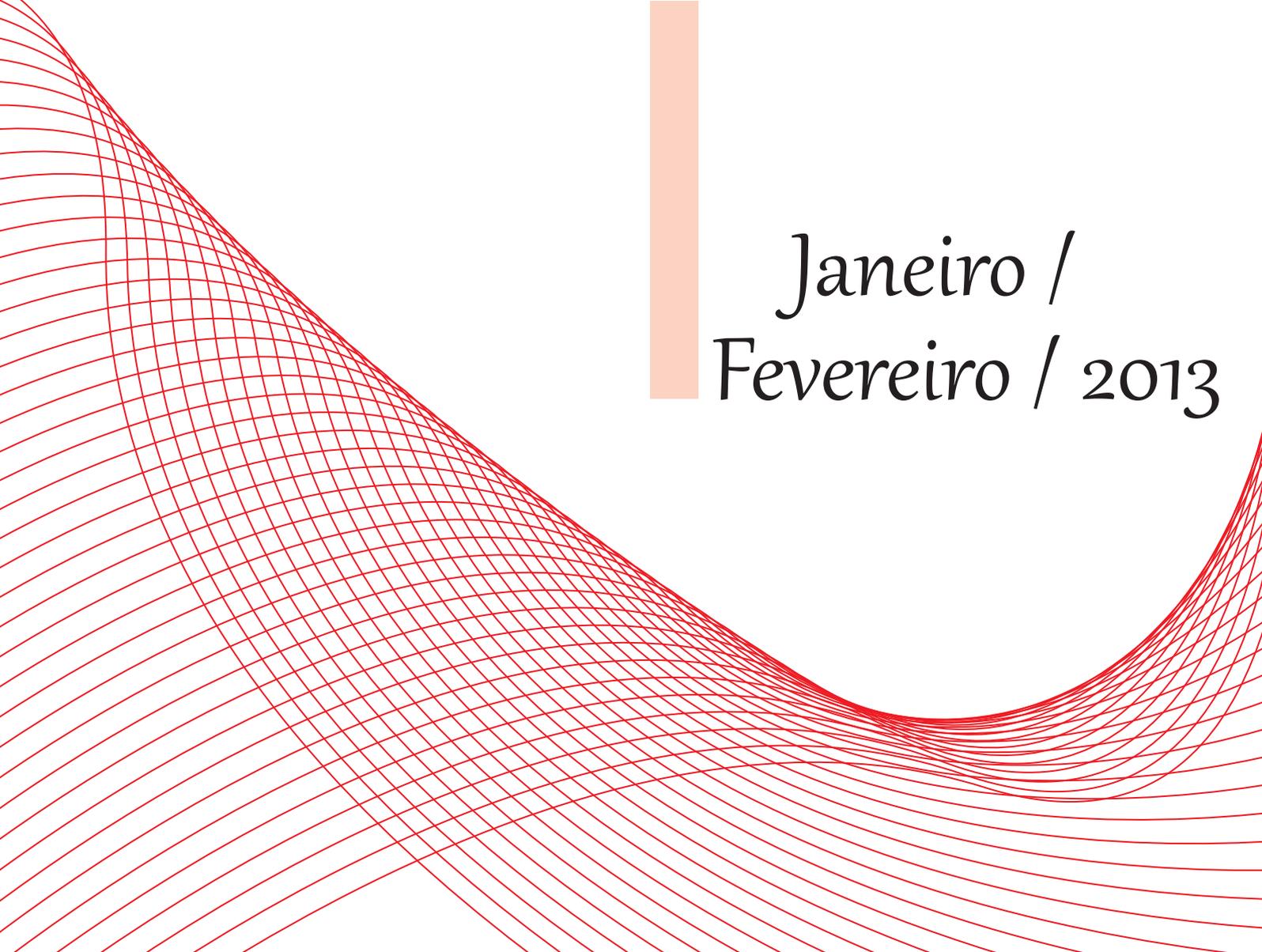
A Prefeitura planeja, implanta, opera e fiscaliza as pistas por onde circulam os transportes motorizados, incluindo as faixas de pedestres, mas deixa as calçadas por conta dos proprietários dos imóveis lindeiros. Em decorrência, o alinhamento resultante das calçadas não tem continuidade na largura e no perfil longitudinal, acomodando-se mais aos nivelamentos das soleiras de cada imóvel que à continuidade da rede. Os acabamentos dos pisos, execu-

tados por diferentes proprietários, não são homogêneos, como também a regularidade de manutenção, dificultando a circulação dos pedestres, carros de bebê e cadeiras de roda. Muitas vezes é mais fácil andar pela pista, em conflito com os automóveis, que pelas calçadas.

Mesmo os projetos das edificações não contribuem para melhorar a situação, pois não contemplam a rede de calçadas, nem a prefeitura assim o exige nos projetos submetidos à sua aprovação. As calçadas são executadas mais como acabamento entre o terreno e a pista que como componente do sistema de transporte da cidade.

Agravando esse quadro, muitas calçadas têm largura insuficiente para circulação de cadeirantes, ou para atender à demanda de pedestres. O alargamento das calçadas não está no âmbito da competência dos proprietários de imóveis lindeiros. Somente a Prefeitura pode efetuar alargamentos, avançar sobre a pista, e executar as obras nos logradouros públicos.

A Prefeitura precisa assumir os custos ou a responsabilidade pela rede de calçadas em toda a cidade, corrigir as deficiências relativas à homogeneidade e capacidade, bem como operar e fiscalizar as calçadas como o modo de transporte mais importante para a população. Missão difícil, mas imprescindível.

A decorative background consisting of a grid of thin red lines that curve and wave across the page, creating a sense of movement and depth. The grid is denser in some areas and more sparse in others, following a wavy path.

Janeiro /
Fevereiro / 2013

“A ANTP, defensora dos meios públicos de transporte desde sua fundação em 1977, acredita que o assunto das cidades, principalmente as metrópoles, é e sempre foi fundamental para o presente e futuro do país. Também acredita que a existência de um transporte público acessível (tanto no preço quanto em sua disponibilidade e características físicas), eficaz e de qualidade resulta em uma vida urbana socialmente rica e solidária e uma sociedade mais sustentável e segura.”

Claudio de Senna Frederico

Polos geradores de viagens orientados à qualidade de vida e ambiental



Licínio da Silva Portugal
Professor do Programa de Engenharia
de Transportes da COPPE/UFRJ

Os grandes empreendimentos, também denominados como Polos Geradores de Viagens (PGVs), ao concentrarem espacialmente atividades e viagens, se caracterizam por interferir no desempenho dos sistemas de transportes e viário, como também por promover mudanças no uso do solo e no desenvolvimento urbano.

Em função dessas externalidades, é fundamental que os PGVs sejam adequadamente planejados, localizados e dimensionados. Para isto, torna-se recomendável a adoção de uma Sistemática que apreciará e analisará os Estudos de Impactos a fim de definir se o PGV pode ou não ser construído (ou expandido) e, se sim, sob que condições.

A referida sistemática, pelo porte dos PGVs e dos respectivos recursos financeiros associados, é relativamente complexa, em qualquer parte do mundo, à medida que: a) Envolve grupos influentes de pressão e múltiplos interesses conflitantes; b) Apresenta processos de altos riscos e incertezas, exigindo conhecimentos especializados, equipes experientes e competentes, abordagens interdisciplinares, promoção e articulação de talentos e parcerias dos setores público e privado; c) Gera uma multiplicidade de impactos, afetando positiva e negativamente distintos atores, exigindo ferramentas e metodologias de análise e de previsão confiáveis e condizentes com as especificidades locais, proporcionando informações fundamentais para se tomar decisões e soluções apropriadas.

Nas cidades brasileiras, essa complexidade aumenta pela falta de um marco institucional articulado e suficientemente qualificado, bem como pelas usuais deficiências de planejamento urbano e de transportes, o que restringe a disponibilidade de uma referência de desenvolvimento socioeconômico, para

toda a metrópole, que determine as localidades com vocação e infraestrutura de transportes para atender às demandas de viagens geradas pelos PGVs. Por outro lado, mesmo com legislações nacionais e estaduais indicando a necessidade de realização de Estudos de Impactos quando da implantação ou ampliação de PGVs, não há, muitas vezes, regulamentação no âmbito local. Quando tais Estudos são realizados, é comum que o sejam de acordo com metodologias e taxas de geração de viagens recomendadas por países desenvolvidos, que tendem a não corresponder à realidade observada em cidades brasileiras.

Deve-se ressaltar que, fruto dos significativos impactos causados pelos PGVs nos sistemas viário e de transportes das cidades, aliada ao crescimento populacional, de motorização e de tráfego das áreas urbanas, existe uma preocupação cada vez mais intensa, por parte dos órgãos de trânsito e de transportes e das empresas privadas que atuam no setor.

Tais fatos têm exigido maior esforço em pesquisa e na construção de um conhecimento que possa ser útil na capacitação do setor, e de seu corpo técnico, para desenvolverem as suas atribuições.

Nesse contexto se insere o Livro que está sendo lançado e denomina-se “Polos Geradores de Viagens orientados à Qualidade de Vida e Ambiental: Modelos e Taxas de Geração de Viagens”, que foi elaborado por mais de 50 pesquisadores de 17 renomadas Universidades de cinco países, que fazem parte da Rede Ibero-americana de Estudo em Polos Geradores de Viagens (<http://redpgv.coppe.ufrj.br>).

Esta obra (ISBN: 978-85-7193-305-7) foi publicada pela Editora Interciên-

Polos geradores de viagens orientados à qualidade de vida e ambiental

cia (<http://www.editorainterciencia.com.br/index.asp?pg=prodDetalhado.asp&idprod=277>), fruto de uma pesquisa patrocinada pelo CNPq e Faperj.

Apesar da natureza universal desse Livro, ele se direciona para as cidades do Brasil e demais países da América Latina, cujas características foram as principais inspiradoras do desenvolvimento do trabalho, com ênfase nos impactos viários e de transportes.

Ao longo dos seus 20 capítulos, se dispõe de uma base de conhecimento – devidamente respaldada por ampla e atualizada revisão bibliográfica e de práticas existentes – bastante útil para pesquisadores, técnicos e profissionais que atuam nos setores de transporte, de planejamento urbano e, especificamente, na elaboração e análise de estudos de PGVs, destacando a etapa de modelagem da demanda de viagens.

Assim, a intenção inicial é a de se contextualizar essa temática, fornecendo informações fundamentais para se conceber não só a Sistemática de Licenciamento e os Estudos de Impactos, mas também o papel dos PGVs e da geração de viagens nesse processo. A seguir, são documentados e caracterizados diretrizes, conceitos e dezenas de modelos e taxas de geração de viagens de automóveis para nove dos principais tipos de PGVs, como para os deslocamentos a pé, por bicicletas e de carga. Pode-se ressaltar a preocupação em, sempre que possível, incluir exemplos e aplicações desses modelos e taxas de geração de viagens, o que seguramente facilita a compreensão e a utilização dos mesmos em casos reais e práticos.

Por fim, cabe explicitar a iniciativa pioneira desta Obra, não só pela amplitude e diversidade dos temas tratados e pela originalidade das abordagens

adotadas, comprometidas com a sua aplicabilidade sem perder o rigor e o respaldo científico, na esperança de se contribuir para que os Estudos de Impactos e o Licenciamento de Polos Geradores de Viagens (PGVs) cumpram com as suas missões de promover resultados mais respaldados tecnicamente e sintonizados com a qualidade de vida e o desenvolvimento sustentável.

A Magia do IPK

Em outros artigos tenho procurado mostrar que os estudos de viabilidade econômica com os quais se definem os modelos e as tecnologias dos transportes coletivos são frequentemente primários e, por conta disso, a Cidade tem rejeitado o progresso. Não faltam aqueles que dizem fazer opção pelo automóvel porque o transporte fica mais barato: afinal de contas, computando 4 viagens de coletivo por dia chega-se a um valor (R\$ 12,00) muito maior do que o custo da gasolina do carro. (!)

Eu discuto custos do transporte por tróleibus desde 1958, época em que a energia de tração elétrica contava com um subsídio de 75%, o que muitos consideravam o suficiente para manter o equilíbrio econômico. Anos após, entretanto, esse subsídio caiu, dando origem ao abandono dos trens elétricos e dos tróleibus. Mas em 1977 o prefeito Setubal decidiu implantar 280 km de corredores exclusivos, a serem operados por 1.580 tróleibus de última geração, sendo 450 articulados. Essa era a proposta do Plano SISTRAN, que mostrava ser econômico o subsistema de média capacidade então concebido. Começou-se a falar de redução dos custos ambientais, de maior velocidade dos veículos, transportando um número superior de passageiros, de conforto, de maior atratividade, enfim.

Aí surgiu o indicador mágico: IPK – Índice de Passageiros por Quilômetro, que apontava, para cada linha, a quantidade de passageiros conduzidos em cada quilômetro de percurso. Vale dizer, quantos “dinheiros” se arrecadavam em cada quilômetro trafegado. Tirando do arquivo o Relatório Coplan/Coteja, de 1.961, veio a primeira surpresa: o IPK dos bondes, que chegara a 9,7 em 1.956, caíra, em 1.961, para 5,98; o dos ônibus da CMTC, que fora 7 em 1.953, declinara para 3,55, em 1.961; o dos ônibus particulares (então “autorizados”) descera para 3,45 em 1.960, não obstante tivesse atingido

7,34, em 1.951; e o índice dos tróleibus caíra de 10 (em 1.951) para 6,59 em 1.961. Em suma, esse indicador econômico vinha declinando sistematicamente, em razão, principalmente, do crescimento da cidade, que gerava percursos maiores. Mas o mais importante é que o IPK dos tróleibus era 86% maior do que o dos ônibus! Em síntese, linhas de transporte desimpedidas e operadas com eficiência, a salvo do congestionamento urbano, utilizando veículos elétricos modernos, tornam-se atraentes para os usuários e operam com IPK elevado. Por outro lado, diminuem as externalidades negativas, como os graves problemas de saúde pública decorrentes da poluição. Dessa forma, reduzem-se custos e elevam-se as receitas, de molde a ter retornos econômicos e sócio-ambientais seguramente maiores do que os investimentos e custos operacionais envolvidos.

É preciso não esquecer que os custos diretos e indiretos do congestionamento paulistano superam hoje a casa dos 50 bilhões de reais por ano!

Mas, por falar nisso, como se situam os IPK's de hoje?

Avalia-se que o IPK médio dos ônibus urbanos, em São Paulo, está em torno de 1,8 pass./km. Mas há as exceções: no corredor ABD, o IPK médio é 5,67%; e na linha principal do Expresso Tiradentes (ex Fura-Fila) chega a 6,85 (refiro-me só à linha principal porque o projeto original foi degradado, restando 2 linhas de baixa expressão; mesmo contando com todos os serviços, porém, o IPK é 5,83). Em síntese, frequentemente os estudos de transporte omitem parcelas relevantes do custo provável, por não levar em conta as externalidades negativas (aquelas que ficam embaixo do tapete para a sociedade pagar), assim como desprezam parte importante da receita, por não avaliar adequadamente o IPK.

Adriano Murgel Branco

Ex-secretário dos Transportes e da Habitação do Estado de São Paulo, eleito Engenheiro do Ano de 2008, Membro da Academia Nacional de Engenharia



O futuro dos taxis como transporte público urbano

Rogério Belda

foi o primeiro diretor executivo da ANTP;
ex-Diretor de Planejamento do Metrô de
São Paulo; atual membro do Conselho
Diretor da ANTP.



A partir de comentários do livro de Richard Darberá, ‘Ou vont les taxis?’, que examinou o serviço de táxis em importantes capitais do mundo, Belda discute o futuro desta modalidade de serviço

As novas tecnologias de geolocalização e telecomunicação tais como o GPS e o celular, ao permitir o rápido atendimento aos clientes estão provocando novas transformações neste serviço público de transporte. O serviço de carroças de aluguel já existia no século XVIII, na França e a palavra taxi apareceu em 1907 derivado da redução do nome dos aparelhostaximetre que media o trajeto percorrido.

Examinando este tipo de serviço em Berlim, Bruxelas, Lisboa, Londres, Nova Iorque, Paris e Tóquio, Richard Darberá, autor do livro: “Ou vont les taxis?” conclui que, apesar de imaginarmos que é uma atividade similar em toda a parte, são serviços com características e condições muito diferentes.

Um exemplo recente: Durante muito tempo existiam basicamente duas formas de encontrar o cliente: o taxista percorrendo as ruas ou o passageiro que se dirige a um ponto definido. Isto mudou com o aparecimento do telefone e, depois, com a colocação de rádios de comunicação nos carros. Mais tarde é o telefone celular que muda hábitos e procedimentos e, bem mais recente, é o GPS que permite identificar qual o carro mais próximo do cliente.

Há aspectos que são distintos de uma cidade para outra como, por exemplo, a limitação ou não do número de licenças. Em Londres não há limitação de número, mas as provas de seleção são extremamente rigorosas. Outra diferença é a permissão de empresas que alugam carros com chofer para atender chamadas telefônicas, como em Nova York, sendo este sistema vetado

aos taxis que operam nas ruas. São, então, como dois “mercados distintos”. Os taxis de atendimento exclusivo a aeroportos são um terceiro mercado. E, há ainda um mercado especial de prestação de serviço por cooperativas de taxis para empresas clientes mediante contrato.

Também a forma de regulamentação é bem variada, conforme são estabelecidos pelo poder público a tarifa e a frota de taxis. Em outros casos, apenas uma destas características é regulamentada. E há, até mesmo, casos em que não há nenhuma regulamentação como em Estocolmo, Amsterdam e Lima no Peru. Além disso, em diversas cidades há um serviço autorizado de veículos de aluguel similar ao serviço de taxis existente.

O autor, a partir das análises efetuadas e de consulta a outros estudos, afirma que não é só a tarifa do taxi que define seu uso, também a rapidez do atendimento. Por isso, o serviço de centrais de atendimento conjugado com GPS estão dominando, cada vez mais, o acesso às clientelas nas cidades onde existem, a ponto das autoridades estabelecerem limites de expansão destes serviços. Esta condição será tão mais presente quanto mais forem comuns os telefones celulares dotados de GPS. E, quanto maior for a frota de taxis com esta facilidade, tanto mais rápido é o seu atendimento aos interessados.

Existem outras formas deste serviço com características inesperadas em cidades de países mais pobres como, por exemplo, os “rickshaws” motorizados, (apesar do nome significar “energia muscular”) apelidados de Tuc-tuc por serem tracionados por motos de baixa cilindrada cujo ruído é bem peculiar. Há também o transporte informal tolerado em cidade de países pobres, e até mesmo em países ricos, já usando as facilidades de co-

O futuro dos taxis como transporte público urbano

municação eletrônica por GPS, cujas centrais tendem a crescer, da mesma forma que as centrais de taxis, substituindo os taxistas autônomos sejam eles oficiais ou informais.

O serviço moderno de taxi está na categoria econômica de “monopólio natural” por tender à concentração da prestação do serviço. Esta condição vai obrigar a mudanças também nas agências oficiais encarregadas da regulamentação e regulação destes serviços. Dois exemplos: Na Suécia a legislação antitruste impede que uma empresa alcance uma posição dominante. Em Genova é feito uma concessão para uma empresa única mas com prazo de concessão por um tempo definido.

O livro termina afirmando que taxi é um serviço perfeitamente adaptado a vida urbana como um sistema intermediário entre o transporte coletivo público e o transporte individual privado. O autor não acredita que a profissão desaparecerá e menciona o simpósio a respeito, feito em Lisboa em 2007, sob o patrocínio da Comunidade Européia sob a orientação do autor do livro e do professor José Manuel Viegas da Universidade de Lisboa. Os trabalhos apresentados nesta ocasião estiveram acessíveis em www.ville-en-mouvement.com

Quo Vadis, Recife?

Cesar Cavalcanti
Engenheiro, Economista e
Coordenador Regional da ANTP
Nordeste desde 1987.



Quo Vadis, a pergunta que, segundo a tradição foi feita por Pedro, em fuga de Roma, ao encontrar Jesus que para lá se dirigia, teve do Mestre uma resposta objetiva: “estou indo para Roma, para ser sacrificado de novo!”. Tal determinação serviu para revigorar o ânimo do discípulo que decidiu então, retomar, com fé redobrada, o apostolado que havia abraçado.

Similarmente, as cidades brasileiras estão caminhando para um novo “sacrifício”: após as frustradas tentativas das últimas décadas, de resolver a questão da mobilidade por meio da ênfase no transporte individual, nos deparamos com propostas que teimam em perpetuar esta falsa solução.

De um lado, sugere-se a amputação das praças, a construção aleatória de edifícios de estacionamentos e viadutos, a operação de esquemas de tráfego de duvidosa eficácia e a renúncia fiscal direcionada para tentar viabilizar o “inviabilizável”.

E, de outro, relega-se a um plano acanhado as preocupações com as medidas que, efetivamente, podem solucionar os atuais desmandos da nossa sofrida mobilidade, a saber: as pesquisas de origem/destino e domiciliar que devem alimentar os planos diretores de transporte, as prioridades para o tráfego coletivo, o incentivo às modalidades do transporte não motorizado e, talvez, a mais importante, a educação de trânsito.

Enquanto isso, assistimos inertes, talvez até inebriados, à volúpia possessiva do transporte individual que ocupa à congestão, o sistema viário das cidades; desperdiça um tempo significativo de sua população; consome, de forma absurdamente ineficiente um recurso natural finito como o petróleo; polui o meio ambiente e prejudica o patrimônio cultural e arquitetônico;

desgasta a saúde das populações urbanas e inflige pesado sofrimento aos que, direta ou indiretamente, se envolvem nos acidentes de trânsito.

O Recife apresenta atualmente exemplos emblemáticos de tudo que foi dito acima: a implantação de um binário, na área oeste da cidade, combinada com a implantação de uma ciclofaixa, medida louvável, produziu as amargas conseqüências que este tipo de intervenção acarreta: aumento da quilometragem rodada para todos os usuários e crescente dificuldade para os usuários do transporte coletivo.

A despeito dos méritos devidos à criação da ciclofaixa, qual foi o cerne da reação da comunidade (representada majoritariamente pela classe média) para otimizar sua circulação com o novo esquema? Eliminar a ciclofaixa!

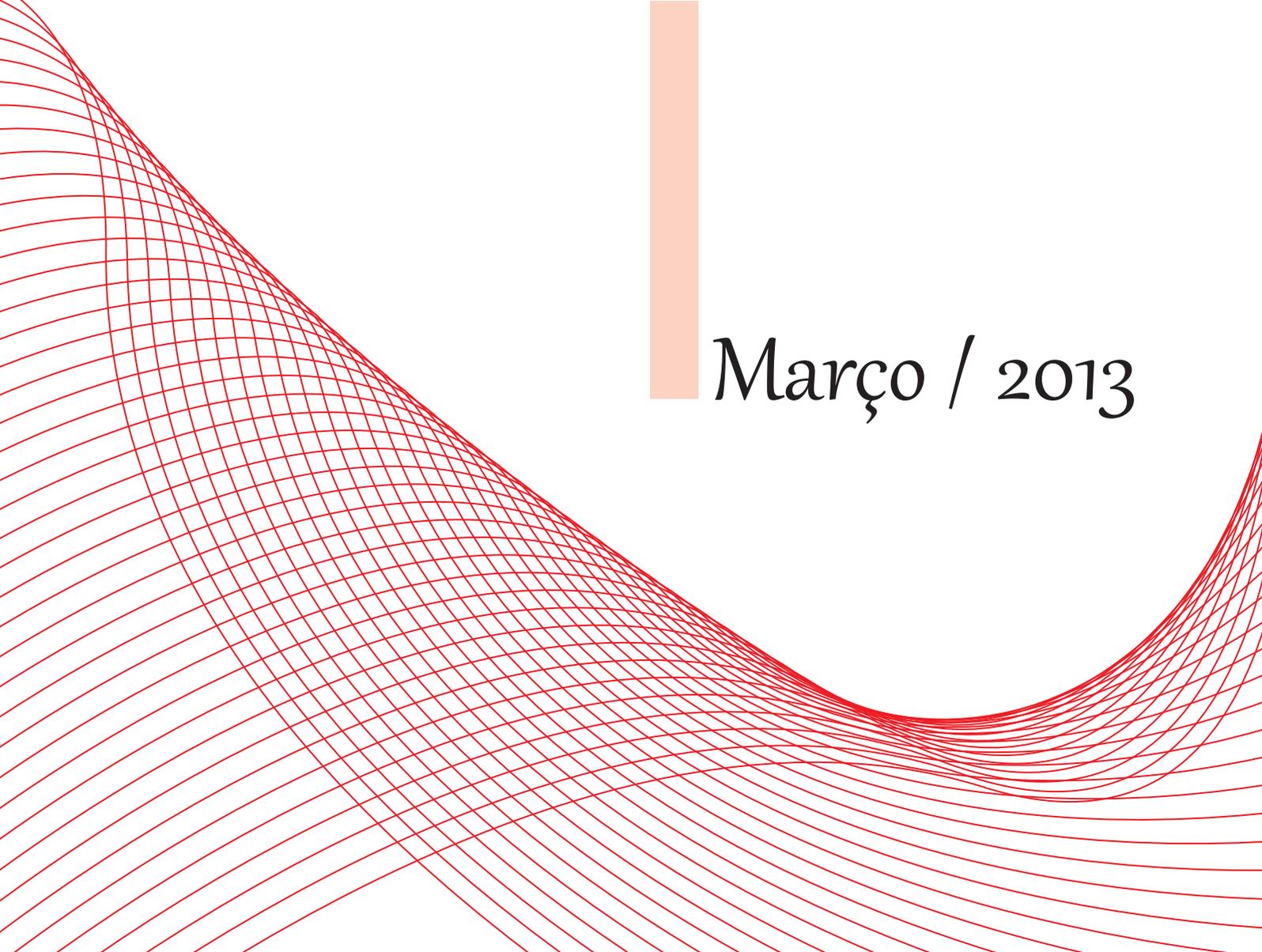
Em outra circunstância, constrói-se uma nova via expressa de tráfego no bairro de Boa Viagem, cuja função deverá viabilizar a meritória implantação de um corredor exclusivo de ônibus na Av. Domingos Ferreira, uma das principais artérias do bairro. Acontece que o acesso dos veículos à nova via (denominada Via Mangue), dificulta enormemente o trânsito de pedestres que precisa cruzar tal acesso, sem que se vislumbre, até o momento, uma solução adequada.

Finalmente, pretende o Governo do Estado, construir 4 viadutos transversais à principal artéria da cidade, a Av. Agamenon Magalhães, sem considerar os reflexos que tais construções terão sobre as vias circunvizinhas: em alguns pontos, as velocidades previstas depois da implantação do projeto, cairão a cerca de 5 km/h, além de dificultar sobremaneira, os acessos a algumas das propriedades lindeiras afetadas.

Quo Vadis, Recife?

Assim, percebe-se a imperiosa necessidade de contarmos com políticos hábeis, audaciosos e humildes o suficiente para, respaldados pela competente e realista indicação das alternativas disponíveis para a solução de cada problema de mobilidade (seja ela num corredor, bairro, cidade ou região), liderarem o processo de conscientização da sociedade quanto ao tratamento adequado de sua mobilidade.

Neste sentido, é importante que a comunidade técnica saiba aproveitar o clamor público vigorante para destacar as complexidades da mobilidade urbana e se credenciar junto àqueles gestores para assessorá-los de forma competente e realista. Só assim, poderemos aspirar a um futuro, não tão distante, em que as nossas cidades se tornem economicamente dinâmicas, socialmente equânimes e ambientalmente salutaras.

A decorative background consisting of a grid of thin red lines that curve and flow across the page, creating a sense of movement and depth. The grid is denser on the left and right sides and more sparse in the center.

Março / 2013

“É a partir do espaço viário que existe, e não de outro - digamos onírico -, é que devemos pensar em como fazer com que a cidade “ande”. O desafio é definir como usá-lo de maneira mais inteligente e sensata, deixando claro de saída quem o consome e quanto dele se consome.”

Ailton Brasiliense e Luiz Mantovani Néspoli

48 vagas de garagem somente no mais alto edifício da União Europeia

CLIQUE AQUI PARA VER A MATÉRIA DO THE GUARDIAN

Londres inaugurou no fim do ano passado o maior edifício da União Europeia com 310 metros de altura, 110 mil metros quadrados de área útil e... 48 vagas na garagem! Não, este não é o número de vagas por empresa ali instalada ou por andar. É o número total de vagas de garagem do The Shard.

Desde a primeira divulgação do projeto, o edifício tem sido matéria de muita discussão e controvérsia principalmente pela sua altura e impacto na paisagem de prédios baixos de Londres. Até por isto é muito interessante ler a entrevista dada pelo autor do projeto, o arquiteto italiano Renzo Piano, ao jornalista Steve Rose do Guardian: Piano diz que o The Shard é sobre contar uma história diferente que tira consequências da decisão de Londres por um cinturão verde, um limite físico claro, que sinaliza à cidade que se tiver de crescer deve crescer para dentro; uma comemoração de mudanças na ideia de que o crescimento das cidades deve acontecer por mais e mais construção na periferia; Piano disse também que as 48 vagas existentes no edifício que fica quase ao lado da Estação London Bridge, um importante centro de transportes públicos, querem dizer 'parem de andar de carro'.

A ousada entrevista do arquiteto de 74 anos é digna de quem nos seus 30 foi um dos autores do projeto (também controverso) do Centro Pompidou de Paris. Mas fica nítido que esta ousadia foi dirigida e até inspirada pelas firmes determinações de planejamento urbano de Londres. Muito diferentes das frouxas tentativas de São Paulo. Submetida à inércia administrativa e a interesses econômicos particulares, São Paulo permite a construção de condomínios com mais de 10 mil vagas de garagem em vias que não permitem fluxo de mais de mil carros por hora, transformando a retirada do carro da garagem numa seção de tortura com técnicas de congestionamento em ambiente fechado que pode durar mais de quarenta minutos. E isto só para

Delcio Rodrigues

Psico e consultor em meio ambiente e sustentabilidade, coordena a área de consultoria do Ibope Ambiental



sair da garagem e alcançar o congestionamento da via pública. A cidade cresce desordenadamente sobre sua periferia e cidades vizinhas, posteriormente há várias dezenas de anos os investimentos necessários no transporte público, empurra seus pobres para áreas de risco, para periferias cada vez mais distantes e para outros municípios, joga desavergonhadamente grande parte dos esgotos nos seus rios e etc. etc. etc.

A revisão do plano diretor e as propostas da administração Haddad indicam momento propício para pensarmos uma cidade capaz de receber com dignidade e gerar equidade e oportunidade para seus habitantes e para os milhões que virão nas próximas décadas à região metropolitana em busca de vidas melhores, mais animadas e felizes. Um requisito fundamental para isto é a melhoria radical da mobilidade e o aumento da proximidade geográfica da habitação de interesse social à oferta de emprego e às melhores regiões da cidade.

Interessante notar que vários prefeitos passados, e também Haddad, gostam da ideia da operação urbana como instrumento de intervenção. A ideia não é má, já que busca aliar duas forças fundamentais, a iniciativa privada e o governo municipal, entorno de um projeto de transformação. Mas o contexto no qual as operações urbanas têm sido utilizadas e os termos de troca utilizados não correspondem às aspirações e necessidades da cidadania e normalmente se resumem ao aumento no gabarito e na área construída versus o custeio de obras públicas pouco inspiradas - muitas para tentar facilitar o fluxo de automóveis.

Seria importante aproveitar o momento que se avizinha de revisão do Plano Diretor do município para estabelecer limites ao crescimento horizon-

48 vagas de garagem somente no mais alto edifício da União Europeia

tal da mancha urbana, para criar metas de adensamento e verticalização e, também, para estabelecer requisitos de sustentabilidade radicais para a permissão da construção de megaedifícios. Uma vez beneficiados por operações urbanas, estes deveriam ser submetidos a requisitos tais como autossuficiência energética por meio do uso de fontes renováveis descentralizadas; autossuficiência hídrica por meio de captação de água de chuva com alto volume de estocagem e tratamento e reuso de efluentes de grande capacidade; prêmios em área adicional para edifícios localizados próximos à infraestrutura existente de transporte público de alta densidade com poucas vagas de garagem ou garagens somente para veículos de serviço; prêmios também para taxa de materiais reciclados utilizados na construção e para a reciclagem dos materiais descartados durante as obras; criação de habitações de interesse social em área da própria edificação ou pelo retrofit de edificações existentes nas proximidades; entre outros requisitos.

Gratuidades no Transporte Público Urbano pagas pelos Usuários é Injustiça Social

As conquistas sociais de um determinado segmento da sociedade remetem, à primeira vista, a uma questão de justiça. Esse princípio é reforçado pelo fato de que a maioria dessas conquistas são objeto de leis aprovadas pelos eleitos como representantes do povo nas casas legislativas e sancionadas pelos Governos respectivos.

Entretanto, as leis podem fazer justiça para alguns e ter como consequência a injustiça para muitos. A concessão de gratuidades e benefícios tarifários nos serviços de transportes público urbano se enquadra bem nessa situação.

O Transporte Público urbano é um serviço essencial para a vida nas cidades, pois tem a missão de garantir os deslocamentos das pessoas, ou seja, o direito de ir e vir estabelecido pela Constituição Federal. Devido a esta característica, esse serviço tem que ter um preço justo e acessível, pois a maioria das pessoas que o utiliza são aquelas pertencentes às classes mais carentes da sociedade.

Na atualidade, um emaranhado de leis, originadas nos três níveis de governo, concedem inúmeras gratuidades e benefícios tarifários a diversos segmentos sociais nos serviços de transportes públicos urbanos. Inicia-se pela própria Constituição Federal que concede a gratuidade aos idosos com mais de 65 anos, passando por leis federais que concedem benefícios aos carteiros, oficiais de justiça e fiscais do trabalho. A partir daí leis estaduais e municipais cuidam de estender os benefícios a um grande número de classes sociais como estudantes, aposentados do serviço público, deficientes físicos, policiais civis e militares, bombeiros, etc. Não nos cabe discutir o direito de cada um desses segmentos da sociedade de usufruir os benefícios alcançados: ao contrário, as gratuidades do idoso, das pessoas

Nazareno Stanislau Affonso
Coordenador do Escritório da ANTP /
Brasília e Coordenador Nacional do MDT
- Movimento Nacional pelo Direito ao
Transporte Público de Qualidade



com deficiência e a meia passagem dos estudantes são justas e merecem o nosso apoio. A grande questão a ser colocada é: quem está pagando e quem deve pagar esta conta?

O fato é que a imensa maioria das leis, sejam federais, estaduais e municipais, que estabelecem as gratuidades e benefícios tarifários no transporte público, não indicam a fonte de recursos para custear essas concessões. Na falta de uma fonte externa de custeio, a conta acaba indo para o preço da passagem e quem paga é o usuário que paga a tarifa integral e não goza de nenhum benefício.

O entendimento dessa conta é simples: o valor da passagem do transporte público urbano é o resultado do custo total do serviço dividido pelo número de usuários pagantes.

Assim, quanto maior o número de passageiros beneficiados com gratuidades ou descontos nas passagens, menor será o número de pagantes e, conseqüentemente, maior vai ser o valor da tarifa.

Hoje em dia, as tarifas dos transportes urbanos, na média nacional, estão oneradas em cerca de 19% para cobrir os custos das gratuidades e abatimentos tarifários. Em outras palavras, isto significa que se houvesse fonte de custeio externa para cobertura desses custos, as tarifas atuais poderiam ser reduzidas em 19%.

Na verdade, ao se conceder benefícios tarifários a determinadas segmentos sociais, vivenciamos na prática atual uma grande injustiça social, onde, em grande parte, pessoas menos favorecidas socialmente, e que utilizam trans-

Gratuidades no Transporte Público Urbano pagas pelos Usuários é Injustiça Social

porte público todos os dias, estão financiando uma política pública de assistência social. É o caso, por exemplo, de trabalhadores assalariados sem carteira assinada e, portanto, sem direito ao vale-transporte, que pagam pela gratuidade concedida pelas políticas sociais do Governo.

A maioria desses benefícios tarifários é concedida por leis votadas nas casas legislativas dos três níveis de governo pelos representantes da sociedade e sancionada pelos Governos respectivos. Dessa forma, fica claro que a decisão de conceder cada benefício expressa um desejo de toda a sociedade, a qual deve então arcar com os custos advindos dessas concessões. Portanto, promover a justiça social é custear as gratuidades e descontos tarifários no transporte público urbano através dos orçamentos públicos que reúnem as contribuições de toda a sociedade, inclusive dos usuários nessa condição de cidadão e não de passageiro.

No caso específico da gratuidade dos idosos, a Constituição Federal é muito clara ao estabelecer no Artigo 230 que a família, “a sociedade” e o Estado têm o dever de amparar as pessoas idosas. Além disso, o Artigo 195 estabelece que a seguridade social, responsável pelas ações de assistência social, será financiada por toda a sociedade.

É muito cômodo para os governos empurrar essa conta para usuários do transporte público coletivo de passageiros, ao invés de cumprir a Constituição Federal e estabelecer a cada ano um percentual do orçamento público para financiar essas gratuidades sociais.

A omissão e a falta de interesse governamental sobre este assunto ficaram claramente demonstradas recentemente na sanção da Lei nº 12.587/2012,

onde os parágrafos 1º e 3º do artigo 8º foram vetados pela Presidência da República. O parágrafo 1º dizia que as concessões de benefícios tarifários a uma classe ou coletividade de usuários nos serviços de transporte público coletivo de passageiros deveriam ser custeadas com recursos financeiros específicos, sendo proibido atribuir o referido custeio aos usuários do respectivo serviço. Já o parágrafo 3º estabelecia que o não cumprimento da regra, implicaria no enquadramento dos administradores públicos na lei de responsabilidade fiscal.

Toda a sociedade usufrui do transporte público urbano e não só seus usuários. Bem como o transporte público como serviço essencial, conforme rege a Constituição, deveria ser garantido o acesso a todos os brasileiros. Infelizmente isso não acontece, pois um grande número de brasileiros não utiliza de forma regular por não ter dinheiro para pagar as passagens. É uma verdadeira exclusão social. O barateamento das tarifas do transporte urbano deve ser priorizado, e passa pelo custeio das atuais gratuidades com recursos dos orçamentos públicos bem como da instauração de uma justiça tributária e da fluidez do Transporte Público no trânsito.

A verdade sobre o aumento das tarifas de ônibus

Os aumentos das tarifas do transporte coletivo urbano são simplesmente o resultado do círculo vicioso que ocorre porque o transporte público torna-se cada vez menos competitivo em relação ao transporte privado e atrai cada vez menos passageiros pagantes, que dividem custos crescentes. Essa é uma verdade que poucos entendem e/ou querem entender, principalmente porque ela é ao mesmo tempo complexa e desafiadora.

A complexidade decorre das relações de interdependência entre os custos dos insumos, o número de passageiros pagantes, o processo de desenvolvimento urbano e a atratividade do modo de transporte privado. Por outro lado, o caráter desafiador refere-se à dificuldade de implantar uma política pública de longo prazo para o transporte coletivo urbano. Obviamente, essa situação gera um reflexo direto sobre os valores das tarifas em todas as cidades brasileiras, pois os operadores do transporte coletivo urbano têm de alcançar o equilíbrio econômico-financeiro para manter os serviços ofertados à população.

Em termos práticos, existem diversos indicadores que demonstram a existência, perpetuação e negligência em relação ao círculo vicioso no transporte coletivo urbano. Segundo levantamento da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) realizado em 2012, nos últimos 17 anos a tarifa média nacional ponderada aumentou 36%. Uma série de fatores contribuiu significativamente para esse aumento. Entre eles, pode-se destacar: a redução de mais de 25% da quantidade de passageiros transportados nas principais cidades brasileiras; o nível de gratuidades concedidas a diversos grupos sociais, que alcançou média nacional de 25% dos passageiros transportados; e a incidência de carga tributária direta e indireta da ordem de 22% do valor da tarifa.

Otávio Cunha

É presidente-executivo da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU).



Paradoxalmente, o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) revela que os subsídios diretos ao transporte individual são 11 vezes maiores que os concedidos ao transporte público urbano. Nessa mesma linha de incentivo ao transporte individual, pode-se incluir a redução/eliminação do IPI incidente sobre os veículos automotores populares.

Infelizmente, essa verdade inconveniente e os fatos que demonstram o círculo vicioso são colocados em segundo plano no debate com a sociedade. Frequentemente, o foco é o índice de reajuste da tarifa, que é amplamente questionado e considerado injusto, pois contribui para o aumento dos custos de deslocamentos das famílias brasileiras. Os especialistas, os gestores públicos e a sociedade civil organizada (e desorganizada) dedicam-se a inúmeras discussões, que obtêm ampla cobertura midiática, mas contribuem muito pouco para tratar da questão principal. Pior ainda: existe uma tendência recente de reação contra o aumento das tarifas do transporte público em função dos impactos na inflação e no cumprimento das metas inflacionárias. Conforme foi amplamente noticiado pela imprensa Dilma Rousseff solicitou aos prefeitos de São Paulo e do Rio de Janeiro que os aumentos das tarifas não fossem realizados, pois contribuiriam significativamente para o impacto inflacionário indesejado.

A verdade inconveniente sobre os aumentos das tarifas dos ônibus precisa ser enfrentada sem hipocrisia. Enquanto não estivermos dispostos a criar um círculo virtuoso para o transporte coletivo urbano, estaremos tropeçando nos aumentos da tarifa e em reclamações de todas as partes. A criação de um círculo virtuoso depende diretamente da priorização do transporte público associada a políticas de redução de impostos e tributos incidentes sobre a tarifa.

Uma Cultura de Mobilidade

Muito se fala em mobilidade no Brasil e as razões pelas quais ela se deteriorou. Vamos aos motivos: nos últimos dez anos houve um acréscimo de 110% do número de veículos na infraestrutura do país – de 2002 para 2012, segundo dados do Ministério das Cidades, passamos de 35 milhões para 73,7 milhões de veículos, entre carros, caminhões, comerciais leves, ônibus, motos, etc. Tais dados remetem à pergunta: quanto nossa infraestrutura melhorou? Sem risco de erro poder-se-ia dizer que não mais que 10%. Tal descompasso levou o país a uma reação em cadeia: produziu-se um aumento dos congestionamentos, um significativo aumento no número de acidentes e uma espiral progressiva na contaminação ambiental.

A falta de mobilidade impele o país a andar devagar, prejudica sua competitividade, liquida sua produtividade, levando, por conseguinte suas indústrias a sofrer impactos muito violentos em sua produção. Nossa indústria de transformação encolheu 2,7% no ano de 2012, prejudicada principalmente pela invasão dos produtos chineses. No ano de 2011 o déficit entre importação e exportação pairava em torno de US\$ 92 bilhões. Este ano, de acordo com a FIESP (Federação das Indústrias do Estado de São Paulo), devemos chegar a US\$ 105 bilhões, números que mostram os empregos que estamos gerando lá fora.

O Governo, ao ver que tal situação estava esmagando nosso PIB, chegou a lançar vários planos para evitar perdas maiores. Lançou o Plano Brasil Maior, no qual está incluída a desoneração da folha de pagamento para 41 setores da economia, dos quais o último foi o setor da construção civil, onde também estão os fabricantes de ônibus e trens e também as empresas operadoras de transporte coletivo.

Depois surgiu o PSI 4 – Programa de sustentação do Investimento (Finame), reduzindo os juros, que eram de 10%, para 7,5%; depois baixou para 5,5% e de 5,5% para 2,5% no ano passado. O Governo Federal ainda colocou vários incentivos de

José Antônio F. Martins

Presidente da FABUS e
vice-presidente da Fiesp e Fiergs



financiamento para a exportação, tanto que para o setor ônibus esta exportação já deu sinais extraordinários de melhora já no ano passado, aumentando a exportação de 2011 para 2012 para 5,2%.

Além disso, criou-se o PAC – Programa de Aceleração do Crescimento – Mobilidade, de R\$ 32,8 bilhões, pelo qual o Governo está investindo em infraestrutura viária urbana, como corredores de ônibus, vias segregadas, plataformas de embarque, sistema de sinalização, tudo isso num sentido de fazer com que o trânsito na cidade adquira uma maior velocidade comercial. Hoje em São Paulo, quando tudo vai bem, a média de velocidade é de 9 quilômetros por hora. Se você caminhar ligeiro, caminha mais rápido que o trânsito! Numa via segregada para ônibus, como na Colômbia (Transmilenio, de Bogotá), como em Curitiba, a velocidade comercial, em média, pode chegar de 25 km/h a 30 km/h. Numa velocidade comercial assim é possível criar atratividade para as pessoas deixarem seu carro em casa e andar de ônibus, trocando o transporte individual pelo transporte público.

O PAC Mobilidade está investindo na infraestrutura viária, no sistema de metrô, no sistema de VLT – Veículo Leve Sobre Trilhos, no BRT – Bus Rapid Transit, que vai casar a oferta de ônibus modernos e maiores pela indústria com a infraestrutura necessária para estes veículos rodarem. Depois do PAC da Mobilidade foi lançado em fins de junho do ano passado pela presidenta Dilma Rousseff, o PAC Equipamentos, onde foi estabelecida a compra de 8 mil 570 ônibus escolares, todos financiados pelo FNDE – Fundo Nacional do Desenvolvimento da Educação. Só o PAC Equipamentos faria com que o mercado de ônibus de 2012 fechasse tão bem quanto o mercado de 2011, que foi um recorde. Só que como esse PAC Equipamentos foi publicado no final de junho, e começou a operar em meados de julho, as montadoras e as encarregadoras de ônibus não tiveram condições de montar os 8 mil 570 ônibus. Foram feitos no ano passado cerca de 4 mil 500 ônibus escolares e ficou o restante

Uma Cultura de Mobilidade

de quase 4 mil ônibus que não puderam ser produzidos. E por isso, pela falta desses quase quatro mil, o nosso mercado interno fechou 2012 com déficit de produção de 10% em média. Chegou a 28 mil 600 ônibus. Esta quantidade que não foi produzida agora será contabilizada para 2013. E ainda no final, em novembro de 2012, a presidenta da República, através do FNDE, lançou mais uma licitação de 8 mil ônibus para o Programa Caminho da Escola Rural, que serão entregues para este ano de 2013. Num mercado de 31 mil ônibus já temos aí um caminho bom pela frente.

Esperamos que em 2013, com a manutenção do PSI 4 (Programa de Sustentação do Investimento), com a existência da desoneração das fabricantes e das empresas operadoras (cujo impacto deve ser muito grande pela quantidade de pessoas que empregam), que tudo favoreça para que as empresas decidam pela aquisição de mais ônibus. O Governo Federal criou agora, paralelamente a isso, o PAC Ferrovias e Rodovias, com 10 mil quilômetros de ferrovia e 7,5 mil quilômetros de rodovia. Nessas rodovias fala-se na duplicação e concessão de novos modais, o que irá dar mais velocidade comercial e, com isso, maior benefício no transporte coletivo. O PAC Ferrovias e Rodovias, que deverá começar a partir do final deste ano, somado às outras ações em andamento e ao custo menor da energia elétrica, vai reduzir o nosso custo geral e fortalecer nosso poder de competição. As alterações no câmbio também nos dão mais margem de competitividade.

Com menos custos, nossos clientes, os operadores de ônibus urbanos e rodoviários, também terão condições de comprar mais. O valor da desoneração vai poder ser empregado na compra e na remodelação da frota, que era uma coisa que eles precisavam, mas não esperavam.

Existe uma lei básica no mundo dos negócios: desenvolvimento chama desenvolvimento e retração puxa retração. Na medida em que nós criarmos uma infraestrutura para termos melhor mobilidade, o povo não vai aceitar uma redução dessa mobilidade e o governo não vai suportar que a competitividade do sistema diminua porque se parou de investir. Os investimentos em mobilidade começam e não há como parar. É uma escada em que se vai subindo e não há como descer. Se descer, destrói todo o sistema urbano, todo o sistema rodoviário. Todos estes investimentos que o Governo está fazendo são apenas o início de um longo e duradouro caminho sem volta. O próprio presidente da EPL – Empresa de Planejamento e Logística, Bernardo Figueiredo, disse que as necessidades de investimentos em infraestrutura no Brasil de hoje até 2016 seriam entre R\$ 500 bilhões e R\$ 600 bilhões. Por tudo isso é que acredito sinceramente que o Governo vai investir, vai perseguir estes números. Está-se criando uma cultura de investimentos, uma cultura da mobilidade, a cultura de se poder viver num centro urbano de maneira civilizada.

Pessoas que vivem em São Paulo perdem atualmente quatro horas por dia em deslocamentos. Isso dizer que há cidadãos que desperdiçam um mês por ano de suas vidas viajando. Isso é uma situação que o povo não vai aguentar, nem admitir mais. Com estes investimentos, o Governo vai aumentar as velocidades comerciais, diminuir os congestionamentos, reduzir os acidentes, e diminuir substancialmente a contaminação ambiental, melhorando sobremaneira o modo de vida em termos de saúde, stress e satisfação da população.

Por tudo isso é que acreditamos que as ações em prol da modernização dos transportes urbanos não irão sofrer solução de continuidade. A indústria brasileira de transporte por ônibus está preparada para contribuir na luta pela Mobilidade Urbana e não é de agora.

“A verdade inconveniente sobre os aumentos das tarifas dos ônibus precisa ser enfrentada sem hipocrisia. Enquanto não estivermos dispostos a criar um círculo virtuoso para o transporte coletivo urbano, estaremos tropeçando nos aumentos da tarifa e em reclamações de todas as partes.”

Otávio Cunha

Centros urbanos e o não transporte

O princípio do “não transporte”, além de propor o uso racional do solo urbano, visa combater a degradação das cidades e das relações sociais em função da priorização e do uso indiscriminado do transporte motorizado.

No Brasil, organizações como a ANTP, alguns acadêmicos e formuladores de políticas são defensores deste princípio. Ademais, a sanção da Lei 10.048/2000 e do decreto 5.296/2004 constituem importantes avanços do marco legal da mobilidade urbana ao abordarem a questão da acessibilidade universal, incluindo a perspectiva das pessoas com dificuldades de locomoção e dos pedestres, valorizando modos não motorizados de mobilidade.

O uso indiscriminado do transporte motorizado individual gera graves impactos ambientais (poluições diversas, distorção na adaptação do uso do solo ao modo de transporte e não ao ser humano transportado), econômicos (deseconomias ligadas ao trânsito e aos congestionamentos) e sociais (individualismo, estresse, violência no trânsito, etc).

Nesse sentido, o “não transporte” não se restringe a uma bandeira de luta pela redução e racionalização do uso dos meios de transporte motorizados, mas, sobretudo, constitui tese ligada ao esforço de se refundar a ideia de cidade, reforçar sua escala humana na ótica do pedestre, dos deslocamentos possíveis de serem realizados por meio de caminhadas e das interações humanas no cotidiano.

Nos anos recentes, houve um aumento significativo do número de automóveis particulares que, em 10 anos passou de 24 milhões para 56 milhões de veículos (Denatran). Isso é resultado, dentre outros fatores, do aquecimento da economia, do aumento da taxa de empregos, do acesso ao crédito, de

Renato Balbim
Foi coordenador do Programa de Reabilitação de Áreas Urbanas Centrais do Ministério das Cidades (2005 a 2009) e atualmente é técnico de Planejamento e Pesquisa do Ipea

Rafael Pereira
É técnico de Planejamento e Pesquisa do Ipea



incentivos fiscais ao setor automobilístico, da precarização do transporte público, do crescente medo da violência urbana e de investimentos públicos prioritários no sistema viário.

A conjunção desses fatores reforça o colapso vivenciado nos sistemas de transporte e, por conseguinte, das próprias condições de habitabilidade das cidades brasileiras, situação demonstrada, pela pesquisa sobre as deseconomias do transporte urbano, realizada pelo Ipea, em parceria com a ANTP.

Pouco se diz, entretanto, dos custos relativos a cada modo de deslocamento e seus impactos na configuração das cidades, na organização do espaço, nas possibilidades ou restrições das interações sociais, na segregação socioespacial ou na fragmentação do território.

Qual a efetiva repercussão da opção pelo transporte motorizado individual no território das cidades e em seu cotidiano? O percentual de área destinado ao sistema viário pode ser um exemplo de como se prioriza o meio de transporte e não seu usuário. Em São Paulo, esse valor pode ultrapassar os 40%.

As cidades têm nas centralidades urbanas o seu lócus privilegiado da mobilidade e do contato humano. Devido ao uso misto, que diferencia as áreas centrais dos bairros funcionais em seu entorno, bem como em decorrência de aspectos históricos e de identidade, os centros de cidades reúnem fluxos de diversas ordens, pessoas de todos os cantos da cidade, com diversas rendas etc.

Ao modelo de ocupação de áreas periféricas, condomínios fechados, loteamento irregulares, todos possibilitados pelo automóvel, soma-se o abando-

Centros urbanos e o não transporte

no das centralidades e de seus padrões de consumo e sociabilização ligados à lógica do espaço público, da rua, das calçadas, do pedestre.

Nesse contexto, o “não transporte” deve ser entendido também como política que busca o cumprimento da função social da propriedade e da cidade, especificamente o uso de imóveis vazios em áreas centrais.

Segundo dados do Ministério das Cidades, no ano de 2007 existiam no Brasil 7 milhões de domicílios vagos em condições de uso, sendo 1,8 milhão localizados em áreas metropolitanas, números similares ao déficit habitacional total e ao déficit metropolitano. Na média 10% dos domicílios metropolitanos estão vazios, número que pode ultrapassar os 30% no centro do Rio de Janeiro e Recife.

A tese do “não transporte” colabora para repensar, portanto, o padrão de ocupação e aproveitamento do solo urbano. Segundo estudo de Luiz Kohara (USP), 50% dos moradores de cortiços no centro de São Paulo vão ao trabalho a pé.

Do total de trabalhadores moradores de cortiços, 80% gastam menos de 30 minutos no deslocamento, não importando o modo utilizado. A moradia em cortiços constitui estratégia individual de sobrevivência e expressa a lógica de proximidade subjacente ao “não-transporte”.

Ainda que políticas públicas em transporte e trânsito sejam essenciais, a adoção exclusiva desse tipo de medida não consegue ser suficiente para promover um padrão de mobilidade mais justo e eficiente. Torna-se necessário conjugar esforços, repensar o padrão de ocupação e aproveitamento

do solo urbano por meio de incentivos fiscais e restrições urbanas que viabilizem e tornem rentáveis a reabilitação e destinação de imóveis vazios, que otimize o uso das infraestruturas já existentes e promova o adensamento, repovoando os centros e destinando a cidade para todos.

Zona 30: menos velocidade, mais vida

Luiz Flávio Gomes
Jurista e diretor-presidente
do Instituto Avante Brasil



É chegada a hora de nós, brasileiros, darmos um basta às enganações legislativas repressivas que, embora necessárias, vêm tarde, quando vêm, mas nessa altura vidas preciosas já se foram nas engrenagens do caótico e violento trânsito nacional (43 mil em 2010 e cerca de 46 mil em 2012, conforme projeções do Instituto Avante Brasil). Temos que começar a reivindicar medidas preventivas concretas e deixar de confiar idiotamente somente em medidas repressivas (muitas vezes demagógicas), que constituem um dos grandes engodos das democracias contemporâneas. Participe da nossa campanha www.zona30.com.br.

Todas as vezes que fui a Florianópolis e Salvador, dentre outras tantas cidades, sempre fiquei imaginando como um dia poderíamos conseguir uma convivência pacífica e não mortífera no trânsito das suas lindas orlas? E por que isso não poderia valer também para a Avenida Paulista em São Paulo e tantos outros lugares do país inteiro? Como imaginar os espaços urbanos sem nenhuma morte, sobretudo em razão dos brutais atropelamentos (de pedestres e de ciclistas).

Como os pedestres, ciclistas, motociclistas e motoristas poderiam conviver em um ambiente bastante seguro, menos poluído (cada 5 carros com motor flex a gasolina lançam 1 kg de CO2 na atmosfera – Folha de S. Paulo de 05.04.11, p. C3), com menos ruídos e sem acidentes fatais? Tudo isso não passaria de uma utopia? Seria uma ideia maluca? Nada disso.

Extremamente econômica e saudável, não sei se nossa geração vai testemunhá-la. As futuras com certeza desfrutarão desse paraíso convival. Quando? No Brasil, se considerarmos o quanto resistimos a uma medida tão trivial e necessária como o uso do cinto de segurança, talvez dentro de

algumas décadas. Na Europa, tudo isso já é realidade em várias cidades e, em menos de uma década, se o Parlamento Europeu transformar em lei uma Iniciativa Popular que já está tramitando por lá, desde setembro de 2012 (e se esta mobilização popular atingir um milhão de assinaturas no prazo de um ano), a providência preventiva vai cobrir todo o continente europeu.

Do que estamos falando? Da zona 30, ou seja, limitação da velocidade dos veículos a 30 km/h nos chamados “cascos urbanos com grande concentração de pedestres”, isto é, em zonas de grande movimento de veículos automotores, motociclistas, pedestres e ciclistas.

Em lugar de pedágios, muito mais salutar e econômica é a zona 30. Em alguns países, como o Reino Unido, que usa a métrica milhas/por hora, a campanha recebe o nome de 20's plenty for us.

Estatística divulgada pelo Observatório de Segurança Viária da Espanha (El País de 19.09.10, p. 17) dá conta do seguinte: se um carro trafega a 30 km/h, 30% dos atropelados saem ilesos, 5% morrem e 65% ficam feridos. Se o carro trafega a 50 km/h, somente 5% saem ilesos, 45% morrem e 55% ficam feridos. Se o carro trafega a 65 km/h, ninguém sai ileso, 85% morrem e 15% ficam feridos. Se o carro trafega a 80 km/h ou mais, ninguém sai ileso e (praticamente) 100% morrem (El País de 19.09.10, p. 17). Em lugar de ficarmos engando a população com medidas puramente repressivas, é chegado o momento de pensarmos e discutirmos democraticamente com a sociedade medidas preventivas concretas como essa da Zona 30, que já estão surtindo efeitos benéficos em todo o mundo mais civilizado.

Tarifa: vítima de três vilões

Noticiam os jornais que a Presidenta Dilma Rousseff, à semelhança do que fez ao cortar o preço da conta de luz e desonerar a cesta básica, prepara agora medidas há muito esperadas pelo setor que irão reduzir no médio prazo os preços das tarifas do transporte público. A proposta, ainda em debate, segundo os jornais, prevê uma “desoneração casada”, em que “todos os entes da federação abram mão de tributos por meio de convênios para baratear as tarifas”.

Esta é apenas uma ponta do problema. Como escreveu aqui neste espaço há algumas semanas Otávio Cunha, presidente-executivo da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), “os aumentos das tarifas do transporte coletivo urbano são simplesmente o resultado do círculo vicioso que ocorre porque o transporte público torna-se cada vez menos competitivo em relação ao transporte privado e atrai cada vez menos passageiros pagantes, que dividem custos crescentes”. Como exemplo ele cita relatório do Ipea que “revela que os subsídios diretos ao transporte individual são 11 vezes maiores que os concedidos ao transporte público urbano.” E aponta um dos problemas para o qual irei chamar a atenção: “o nível de gratuidades concedidas a diversos grupos sociais, que alcançou média nacional de 25% dos passageiros transportados”.

Nazareno Affonso, Coordenador do Escritório da ANTP em Brasília, também escreveu na seção Ponto de Vista que “as tarifas dos transportes urbanos, na média nacional, estão oneradas em cerca de 19% para cobrir os custos das gratuidades e abatimentos tarifários”. E coloca a grande questão que precisa ser repetida à exaustão: quem está pagando e quem deve pagar esta conta?

Vários outros fatores demandam para que esta conta fique ainda mais salgada e, pior ainda, acabe sobrando para o resultado que incidirá justamente no cálculo final que pressionará a tarifa do transporte público. De um lado há os grandes entraves do

Alexandre Pelegi
Responde pela área
de Comunicação da ANTP



congestionamento urbano, que a cada ano vem crescendo de maneira exponencial, haja vista o crescimento da frota no país. Este fenômeno traz consigo inúmeros outros, que somados produzem um efeito cascata cujo resultado é desastroso para o bolso do trabalhador: a tarifa do transporte público.

Enquanto o número de passageiros de ônibus diminuiu significativamente de 1995 a 2011, a quantidade de carros licenciados no mesmo período cresceu 88%. Congestionamentos convivem com a péssima qualidade do transporte coletivo, que sofre com a falta de investimentos públicos. Em 1998 um [estudo da ANTP com o Ipea](#), tomando por base a cidade de São Paulo, mostrou que a falta de prioridade aos transportes públicos levava o usuário a pagar 16% a mais na tarifa, além do tempo de viagem excedente.

É preciso, portanto, devolver o viário público ao cidadão com projetos de média capacidade, ao invés de continuar insistindo no privilégio ao uso do transporte individual, que paralisa a cidade. Esvaziar o viário, aumentar a velocidade comercial dos ônibus, permitindo mais viagens com menos veículos, são questões óbvias que redundam não apenas em mais conforto, como em menos custos. E em consequência, menos pressão na tarifa. Corredores de ônibus com ultrapassagem, portanto sem interferências, com semáforos dedicados, sem a invasão de táxis, são questões tão candentes que não precisariam ser objeto de discussão. Mas ao final das contas interferem decisivamente quando o debate é o custo do transporte público, como também o é o desinteresse do setor público por questões tão pueris como estas.

Se de um lado as gratuidades pressionam a tarifa e de outro os insumos pressionam pelo lado dos fabricantes, não podemos nos esquecer que a ausência de prioridade ao transporte público também é um dos grandes vilões nesta história. Se não for o mais cruel...

The background features a red grid pattern that is distorted into a wavy, undulating shape. A vertical orange bar is positioned to the left of the text.

Abril / 2013

Bicicleta: pergunte-se como

Durante o século XX o rodoviário relegou à bicicleta o papel de instrumento para prática esportiva ou para o lazer de final de semana. As ruas foram dominadas por automóveis, ônibus e caminhões, veículos perigosos, com pesos e velocidades letais aos seres humanos. A bicicleta foi confinada aos parques, competições esportivas ou periferias das cidades -- onde a “falta de opção” manteve sempre um número alto, porém socialmente invisível, de ciclistas.

Com o aumento exponencial do congestionamento motorizado na última década e a ação criativa de movimentos de ciclistas, o dualismo “transporte e trânsito” começou a ser arejado. A ideia de que a bicicleta pode ser uma opção para os deslocamentos cotidianos começou a sair da invisibilidade, ganhando a cada dia a simpatia de parcelas cada vez maiores da população. A pergunta que deve ser respondida agora não é mais “se” a bicicleta é possível, mas sim “como” atender ao desejo da população e a necessidade das cidades de ampliar o uso deste modal. Essa resposta começou a ser formulada há algumas décadas em muitas cidades do norte da Europa e da Ásia. Mais recentemente, cidades da América do Norte e também do Sul também começaram a encontrar seus caminhos. No Brasil, seguimos bastante atrasados.

Em parte, ainda existe uma visão que nos afasta da construção de alternativas: “Não podemos estimular a bicicleta, pois as ruas são muito perigosas” ou “as ruas já estão congestionadas, não tem espaço para construir ciclovias e devemos priorizar o transporte coletivo”.

É certo que as ruas se tornaram cenário de uma epidemia invisível: só no estado de São Paulo, morrem mais pessoas vítimas de colisões e atropelamentos de trânsito do que as vitimadas por armas de fogo. É visível também o estado do congestionamento, mas ele certamente não é causado por bicicletas. A barbá-

Thiago Benicchio
Jornalista e atualmente
ocupa o cargo de Diretor-Geral da
Ciclocidade – Associação dos Ciclistas
Urbanos de São Paulo



rie das mortes e mutilações no que erroneamente se chama de “acidentes” de trânsito ou a divisão injusta do espaço de circulação para privilegiar o transporte individual motorizado é o problema a ser tratado, não uma conclusão que provoque imobilismo. Além disso, não há oposição, mas sim complementaridade entre a inserção da bicicleta no tecido urbano e a prioridade que deve ser dada inequivocamente aos meios coletivos de transporte público e à caminhada.

A bicicleta é um veículo adequado para qualquer cidade do mundo, tenha ela clima quente ou frio, topografia plana ou montanhosa, muitos ou poucos habitantes, abundância ou carência de recursos. Exemplos como Copenhague (onde neva em boa parte do ano), São Francisco (que possui topografia mais acidentada que São Paulo), Nova Iorque (com uma população de megacidade) ou Bogotá (com pouco orçamento municipal) desmontam os mitos mais elementares sobre a bicicleta.

A decisão política e social de inserir a bicicleta no cotidiano das cidades deve buscar contornar os desafios locais e constituir um modelo que permita o conforto e a segurança aos usuários, que dê conta de estimular a demanda reprimida e que se inspire (mas não necessariamente copie) as experiências e práticas de outras cidades.

A maioria das cidades brasileiras ainda não possui modelos e práticas urbanas e de transportes para incluir a bicicleta. Ou melhor, possuímos modelos atrasados e que sofrem com a dificuldade administrativa, com falta de planejamento e de orçamento para implementação e experimentação destas práticas. Em São Paulo, por exemplo, a atual administração anunciou a construção de 400 km de “vias cicláveis” até 2016. A utilização de um termo que escapa da associação quase mimética entre bicicleta e ciclovia é um sinal positivo.

Bicicleta: pergunte-se como

Ainda assim, boa parte dos projetos anunciados já existe e está parada em alguma gaveta de algum órgão municipal, em estágios diferentes entre projeto funcional, básico, executivo e licitação de obras. Alguns datam da década de 1990. O atraso e a lentidão entre concepção e execução de um projeto cicloviário faz com que os conceitos utilizados em boa parte dos projetos estejam bastante defasados frente às necessidades e possibilidades urbanas para a bicicleta. Será desejável adequá-los (e isso é possível em muitos casos), mas é fundamental implantá-los.

Durante muitos anos (e até hoje) a concepção sobre a inserção da bicicleta no Brasil esteve intrinsecamente associada à construção de ciclovias em canteiros centrais de avenidas ou na orla (de rios, mares ou ferrovias). Este modelo não é único e nem sequer o melhor para todas as situações e geralmente atende apenas à lógica de inserir a bicicleta no “espaço que sobra e sem atrapalhar o ‘bom andamento’ do fluxo motorizado”. Tal visão geralmente resulta em pistas estreitas, caras, sinuosas, que impermeabilizam o único local permeável de uma via e que oferecem pouca conexão com os lotes, desperdiçando o potencial da bicicleta para a readequação urbana do entorno e para os pequenos deslocamentos.

A construção de cidades cicláveis apresenta como desafio aos gestores e planejadores a necessidade de possuir um olhar detalhado sobre o tecido urbano. Não se trata mais de criar estruturas para promover deslocamentos de massas de pessoas entre o ponto A e o ponto B. A bicicleta é um veículo que pode ser amplamente usado pela população em distâncias de até 8 km, portanto é fundamental que ela seja pensada como instrumento de transformação do entorno, e não condicionada ao “espaço que sobra”. O princípio orientador é a adequação de todas as vias de uma cidade ao deslocamento por bicicletas, fazendo com que qualquer cidadão capaz de exercer o pequeno esforço envolvido no ato de

pedalar a distância que deseja tenha tal direito garantido. Assim como o fluxo de pedestres, as restrições ao uso da bicicleta por razões de segurança ou conforto deveriam ser exceção, guardada geralmente às vias expressas.

Este princípio não quer dizer construir ciclovias em todas as ruas, pois a gama de ferramentas é bastante ampla e interdisciplinar: adoção de medidas de acalmamento de tráfego (traffic calming) para o compartilhamento das vias nos bairros; conexão com terminais de transporte público através de redes alimentadoras e bicicletários; redução das distâncias através da distribuição mais equitativa de moradias, empregos e serviços; ciclovias segregadas onde não é seguro ou adequado o compartilhamento; programas educativos; sistemas de bicicletas compartilhadas; redução dos limites de velocidade e da impunidade dos crimes de trânsito; restrição à circulação de veículos motorizados em algumas áreas da cidade; disponibilização de informações sobre trajetos; instalação de bicicletários em vias públicas e interior de prédios, entre outras.

As cidades brasileiras precisam começar a experimentar estas ferramentas, desenvolver seus modelos próprios e considerar que a constituição de políticas públicas para beneficiar o uso de bicicletas gera um círculo virtuoso. A combinação destas políticas com a construção de paradigmas sociais, econômicos e urbanos que sejam mais inteligentes para a vida em comunidade e utilização dos recursos disponíveis resulta em benefícios para a saúde física e mental dos habitantes, ajuda a reduzir os danos ambientais e estimula a cidadania.

Não se trata de acreditar que todos os cidadãos devem andar de bicicleta em todos os seus deslocamentos, mas sim que todos aqueles que desejam possam fazê-lo. E isso fará muito bem para as cidades.

“A maioria das cidades brasileiras ainda não possui modelos e práticas urbanas e de transportes para incluir a bicicleta. Ou melhor, possuímos modelos atrasados e que sofrem com a dificuldade administrativa, com falta de planejamento e de orçamento para implementação e experimentação destas práticas.”

Thiago Benicchio

Bicicleta, ferramenta de mobilidade

Mobilidade dentro de uma cidade é um dos maiores indicadores de qualidade de vida. Ir de um lugar para outro com rapidez e segurança é uma necessidade para a maioria das pessoas.

O uso do transporte público tornou-se essencial. Apesar da bicicleta ter sido tradicionalmente um veículo para uso associado ao lazer e esporte durante vários anos, o uso de bicicletas sofreu mudanças enormes; tornou-se uma ferramenta de mobilidade cada vez mais usada para fazer todos os tipos de viagens, particularmente aquelas associadas com o deslocamento para ir trabalhar ou estudar.

A maior conscientização da sociedade, a vontade política, criando vias próprias para bicicletas, etc... tem favorecido ao aumento da presença de bicicletas nas ruas das cidades.

A bicicleta começa a fazer parte da agenda política e institucional em muitos países, oferecendo novos sistemas de serviços de mobilidade, entre outras características, porque é um meio de transporte simples, prático, ecológico e promove uma cidade sustentável, sem fumaça e ruído.

Pela facilidade em adquirir uma bicicleta, pela agilidade promovida pelo ato de pedalar muitas pessoas estão se deslocando de suas casas às estações de trem, ônibus e metrô de bicicleta, uma modalidade de integração natural entre os modais de transporte.

A grande dificuldade nesta integração são os estacionamentos para as bicicletas, os quais precisam estar localizados ao lado das estações, precisam garantir a segurança das bicicletas, é necessário que os bicicletários ofere-

Cristina Baddini
engenheira civil,
especializada em urbanismo
e mestre em transporte e trânsito



çam serviços que garantam aos usuários das bicicletas que estas estarão sempre em condições de garantir seu deslocamento.

O trabalhador que utiliza a bicicleta como transporte compromete seu salário com outras necessidades e não pode ser surpreendido com um bicicletário fechado, com a bicicleta com um pneu furado ou qualquer outro impedimento.

BICICLETÁRIOS

A existência de bicicletários seguros e bem localizados é essencial para incentivar as pessoas a usarem a bicicleta como meio de transporte integrado ao transporte público. Mostrando que os ciclistas são bem-vindos, instalações para estacionar bicicletas funcionam também como uma mensagem para motoristas considerarem usar a bicicleta no futuro.

Como o clima em São Paulo é propício e as distâncias médias de viagem para integração são relativamente curtas, o potencial da bicicleta como meio de transporte na capital é enorme.

Ao escolher um modo de transporte que não produz nenhum dano ecológico, pretende-se contribuir para uma região da cidade melhores e que sirva de modelo para outros lugares de São Paulo e do país como um todo.

SÃO PAULO

A prefeitura de São Paulo está estudando diversas alternativas para promover a bicicleta como meio de transporte na cidade. A meta é expandir em

Bicicleta, ferramenta de mobilidade

150 quilômetros a malha cicloviária existente. Além das ciclofaixas, fazem parte dos 241,4 quilômetros da malha cicloviária paulistana 60,4 k de ciclovias, que são vias específicas, separadas do tráfego de automóveis, para o trânsito de bicicletas. Também têm 58 k de ciclorrotas, vias de velocidade reduzida (30 quilômetros por hora) e com pequeno tráfego de automóveis por onde as bicicletas circulam próximo ao meio-fio. Contam ainda com placas e pintura no chão para alertar os motoristas.

A cidade possui uma estrutura com cerca de 30 metros de vias exclusivas por quilômetro quadrado.

A prefeitura planeja licitar um sistema de bicicletas públicas na capital. A ideia é ter estações espalhadas por todas as regiões, com 50 mil bicicletas. O sistema deverá ser integrado aos ônibus e poderá ser usado com o cartão do Bilhete Único, mas o modelo ainda está em análise.

O secretário municipal Jilmar Tatto não dá prazo para a licitação, mas diz que o projeto já foi apresentado ao prefeito Fernando Haddad (PT).

Mobilidade para todos, é possível ?

Se há um tema mais popular que o futebol no Brasil é o da mobilidade urbana. A maioria das pessoas nas conversas de bar, nos escritórios, em casa tem uma opinião a respeito de como melhorar o trânsito, os transportes coletivos, as calçadas, as bicicletas, etc.

Hoje, cidades médias e mesmo as pequenas já conhecem engarrafamentos diários. E nos grandes centros e cidades médias, os automóveis são responsáveis diretos pela baixa velocidade, e aumentos dos custos das passagens dos ônibus.

Os congestionamentos constituem um fenômeno que vem se acumulando desde que a indústria automobilística se instalou no País no final dos anos 1950, sempre beneficiada pelo poder público. Recentemente, as benesses do poder público vêm crescendo.

Desde o início da crise internacional, em 2008, o governo federal principalmente, mas também os governos paulista e mineiro, injetaram recursos da ordem de R\$ 14 bilhões para ajudar os bancos da indústria automobilística. Em maio de 2012, o ministro da Fazenda, Guido Mantega, anunciou nova renúncia fiscal em favor do setor, zerando o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI); naquela oportunidade, os cofres federais deixariam de arrecadar R\$ 900 milhões nos três meses que durariam a medida.

E, pior, continua pressionando os governos – como se vê, com sucesso – para efetivar uma política de proteção do seu mercado, com subsídio ao preço da gasolina, diretamente ou via renúncia fiscal da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE/Combustíveis) em mais de R\$ 3 bilhões anuais. Além disso, nos últimos anos, o governo federal elevou o

Nazareno Stanislau Affonso
Coordenador do Escritório da ANTP em Brasília e Coordenador Nacional do MDT- Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público de Qualidade para todos



preço do diesel a um índice mais de cinco vezes superior ao índice utilizado para a majoração do preço da gasolina, resultando disso um sobre lucro de R\$ 2 bilhões anuais para Petrobrás, pago, via tarifas dos ônibus, pelos usuários que dependem do transporte público.

O mais interessante é observar que a maior beneficiária dessa política, a indústria automobilística, age como se não tivesse nada a ver com a crise de mobilidade, marcada por um espaço viário urbano abarrotado e pela demora nos deslocamentos nas cidades que alcança hoje todas as classes sociais e começa a deixar a mesa dos técnicos para ir aos gabinetes de prefeitos e governadores e mesmo para a Presidência da República.

O governo federal e vários governos estaduais estão dando os primeiros sinais de reação a esse quadro respondendo primeiro à pressão social dos movimentos populares. Em segundo lugar à crise de mobilidade, filha do modelo que universaliza a propriedade e o uso do automóvel, e que gerou um enorme crescimento da frota em plena crise mundial da indústria automobilística internacional.

Também contribuíram as exigências da FIFA de que os investimentos em mobilidade da Copa 2014 devessem esquecer obras viárias para automóveis, concentrando-se exclusivamente em transporte público, calçadas acessíveis e sistemas para circulação das bicicletas.

Essa reação levou o poder público a destinar recursos para sistemas estruturais de transportes públicos sobre trilhos e corredores exclusivos de ônibus dotados de sistemas inteligentes de controle da frota, monitoramento da circulação e informação aos usuários (conhecidos internacionalmente

Mobilidade para todos, é possível?

como Bus Rapid Transit ou BRTs). Do Governo Federal estão previstos no PAC da Copa (11,8 bilhões) e do PAC da Mobilidade – Grandes Cidades (32,7 bilhões), com recursos do Orçamento Geral da União (OGU) e para empréstimos a Estados, Municípios e setor privado, e contrapartidas estaduais e municipais. No mesmo sentido, estão previstos investimentos dos governos do Estado de São Paulo (R\$ 45 bilhões) e do Rio de Janeiro (R\$ 10 bilhões).

Espera-se que num período de três a seis a anos esses sistemas estejam em operação consumindo da ordem de 100 bilhões de recursos públicos atendendo direta e indiretamente mais de 50 grandes cidades .

A sociedade precisa estar atenta e mobilizada, pois recursos alocados não significam sistemas de transportes operando. Temos visto na história obras inacabadas como o metrô de Salvador há 12 anos construindo 6 quilômetros. Deve-se também perguntar ao governo federal se sua política industrial de enfrentamento da crise continuará a ser a de promover novos incentivos à indústria automobilística sem exigir dela nenhuma contrapartida a não ser garantir empregos de metalúrgicos e incentivar o consumo de automóveis que trás poluição, efeito estufa e aumento dos custos urbanos.

O sonho de uma era pós-automóvel é perfeitamente viável técnica e tecnologicamente sendo necessário fazer com que a indústria automobilística, voluntariamente ou não, viabilize o desenvolvimento tecnológico para energia limpa para os transportes públicos. E também é viável sob o ponto de vista econômico constituindo um fundo para investimento em transporte público, calçadas e ciclovias, como define a Lei da Mobilidade Urbana¹, em vigor desde abril de 2012, com recursos provenientes de uma contribuição

da venda de cada automóvel, da taxaço da gasolina e uma política de taxaço dos estacionamentos (com gestão pública) nas áreas centrais, e, ainda, quando possível e recomendável, a implantação de sistemas de pedágio urbano, como Londres e outras cidades estão fazendo.

Os instrumentos estão dados, mas será preciso pressão social e a coragem política dos governos para que se efetivem as promessas de investimentos em sistemas estruturais e também para reduzir o custo social, ambiental e econômico da presença tão massacrante dos automóveis em nossas cidades.

Acho lindo um engarrafamento!

A frase acima não é minha. Surgiu em entrevista dada à Zero Hora – Porto Alegre - pela Presidente da Petrobras, engenheira Graça Foster, dia 14/04/2013, em que ela declarou: Então que maravilha! Acho lindo um engarrafamento! Meu negócio é vender combustível. Só entendo que deveríamos ter planos diretores para orientar o fluxo de carros a favor da sociedade. Acho lindo carro na rua, estou faturando...

Convidado a dar o meu “Ponto de Vista” na Associação Nacional de Transporte Público, escolhi criticar essa posição da executiva da Petrobrás que, a meu ver, está na contra mão dos comprometerimentos da nossa Política de Mobilidade Urbana e me deixou consternado. É natural entender “vender combustível” como uma alusão ao seu negócio. Dá até para entender, mas não dá para aceitar esse posicionamento, considerando o interesse social dos transportes públicos. Para mim, é como se o líder da fabricação de cervejas viesse a público, numa entrevista, e declarasse: “acho lindo um povo embriagado, pois meu negócio é vender bebida”...

A primeira mulher a comandar uma companhia petrolífera no mundo, e eleita pelo jornal Financial Times como uma das principais executivas em ascensão no mundo dos negócios, ainda complementou a sua opinião, achando que deveríamos ter planos diretores para orientar o fluxo de carros. Será que ela como cidadã não percebeu que essa política de mobilidade orientada pelo e para o automóvel se esgotou? Não há recursos financeiros para isso e, se houvesse, não haveria possibilidade de ampliação das infraestruturas viárias nas cidades de médio e grande porte para alimentar a contínua massificação do uso do automóvel, pelo simples e óbvio motivo de que não há espaço físico suficiente!

Ivan Metran Whately

Consultor em Planejamento de Transporte;
Diretor do Departamento de Mobilidade e
Logística do Instituto de Engenharia.



Mas para nossa tristeza, a presidente da Petrobras não está sozinha na defesa dessa política equivocada. As políticas de governo dão sinal de estarem no mesmo sentido. O crescimento da frota de carros, obviamente, não é decorrência da produção de petróleo, mas das políticas de governo que estão nos levando a tal situação, muito distantes das necessidades locais de deslocamento das pessoas nas cidades.

No contexto atual de crescimento econômico rápido do país, o cálculo adotado pelo governo, para aquecimento da economia, substitui a modernização e a ampliação das infraestruturas de transportes públicos, em benefício do acesso estimulado da população à aquisição de carros, bem como à compra de motos que tornam as vias, por onde devem circular os ônibus, saturadas.

Em termos práticos, verificam-se isenções de impostos que reduzem o preço das aquisições de carros, bem como incentivo aos financiamentos com prazos de até 10 anos. Isso resulta na massificação do automóvel, trazendo consigo 90% da poluição atmosférica, ocupação do espaço público no sistema viário, incremento de acidentes de trânsito e - como parece ser bom à Petrobras – lindos engarrafamentos nas grandes cidades e metrópoles.

Não se constata um estímulo equivalente e prioritário para construção de metrô, ferrovias, corredores de ônibus ou ciclovias... Desconheço, nos níveis municipal e estadual, declarações tão explícitas em favor do transporte individual quanto às da engenheira presidente da Petrobras.

Algumas declarações de governadores e prefeitos são - muito pelo contrário - de total apoio aos transportes públicos. Infelizmente, as priorizações das

Acho lindo um engarrafamento!

suas ações, ano após ano, demonstram o favorecimento das obras viárias para os carros. Se há intensão de priorizar os transportes públicos nos governos estaduais ou municipais, isso ainda não transpareceu e não surtiu efeito significativo.

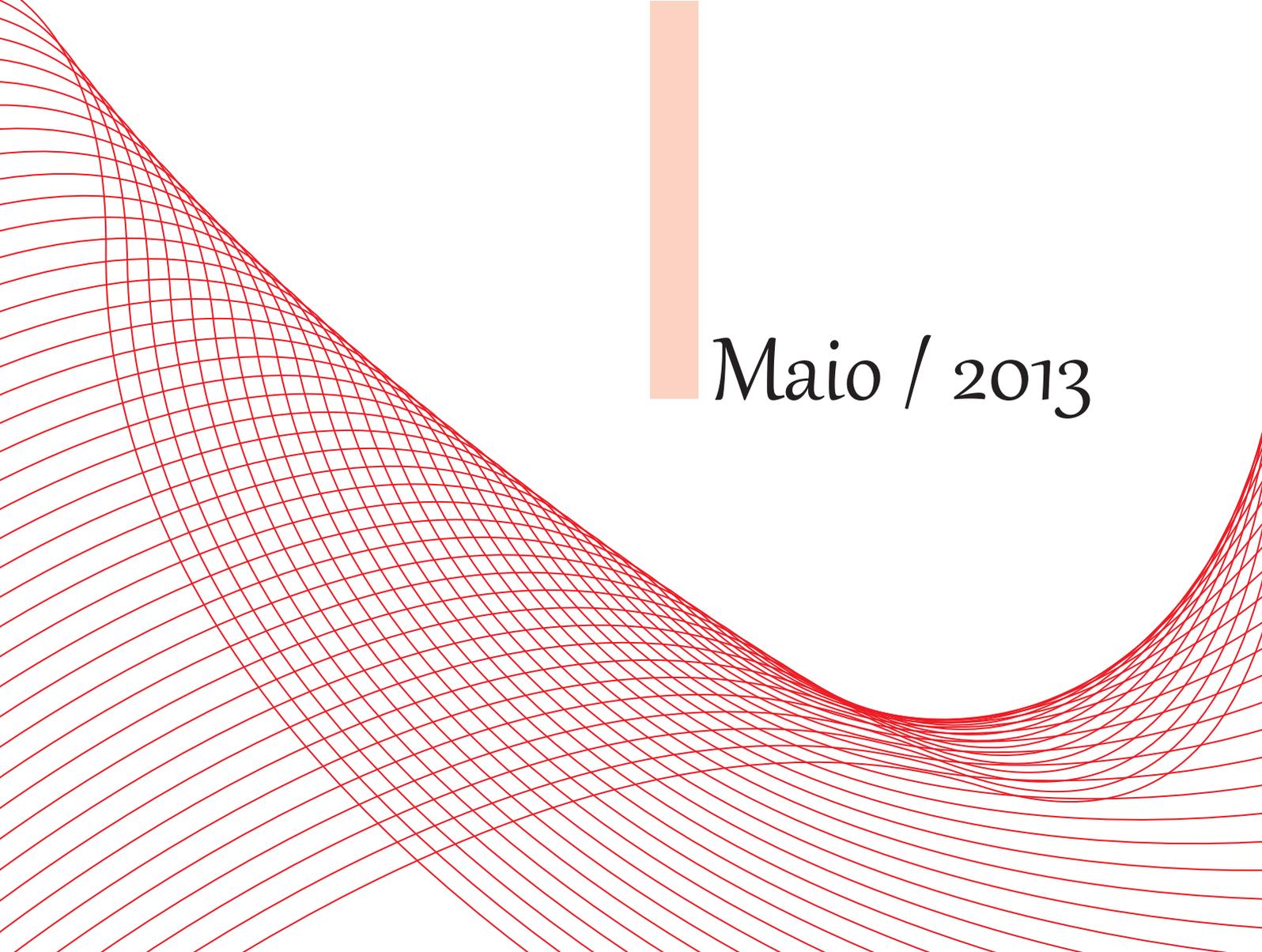
Os gestores, nos três níveis de governo, ainda não despertaram para o imperativo do rompimento com a cultura do automóvel, nem com a obrigação de investir urgentemente no desenvolvimento de cidades que valorizem as pessoas que nela habitam. Devem incentivar o uso de modos de transporte coletivos e de modos de transporte não motorizados, tornando viáveis as integrações entre os diversos modos, de forma a ampliar as opções de deslocamento das pessoas, não dos veículos. O carro é muito desejado pelas pessoas, mas não pode ser entendido como a única alternativa de transporte, mesmo se for o grande negócio da Petrobras.

Melhor para a Petrobras seria financiar uma infraestrutura de transporte público nas cidades de portes médio e grande. Além de resultar em melhoria da qualidade de vida das nossas cidades, poderia obter uma economia de combustível. A diminuição do uso do carro resultaria um excedente de gasolina para exportação, a preços do mercado internacional, com reflexos compensatórios na balança de pagamentos do país.

Caindo do sonho para a realidade, reconheço que não é fácil influenciar a mudança de culturas, tampouco contrariar políticas econômicas de governo. Contudo, resta a nós, cidadãos comuns, a discussão de assuntos que nos afetam, como também questionar um enfoque que pode estar equivocada-

do, pois não está alinhado com a tendência mundial, assim como com a Lei Federal, publicada em janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

A reputação do país, que editou a referida lei, foi duramente afetada pelas declarações imprudentes da Presidente da Petrobras. Para evitar a remota suspeita de que os três níveis de governo compartilham da mesma opinião, os demais fatos aqui comentados sobre as ações do setor de transporte, sugerem que está mais do que na hora a adoção para valer de uma Política de Mobilidade Urbana, coerente com a realidade de nossas cidades e com o interesse público de nosso povo.

A decorative background consisting of a grid of thin red lines that curve and flow across the page, creating a sense of movement and depth. The grid is denser in some areas and more sparse in others, following a wave-like pattern.

Maio / 2013

“O Brasil precisa de um observatório nacional, confiável, preciso, amplo e, principalmente, disponível a todos os gestores de trânsito do país. Um observatório que elimine os entraves entre órgãos de registro de ocorrência, de saúde e de trânsito, e que parta de boletins de registro de acidente padronizados. Que, enfim, ‘despersonalize’ a informação. É uma vergonha nacional ter que mendigar por informações que são indispensáveis para tomadas de decisão, definir investimentos, estabelecer planos e metas!”

Luiz Carlos Manotovani Néspoli

Ruas gratuitas danificam as cidades

Anthony Ling
Arquiteto e urbanista
(blog Rendering Freedom)



‘Vias públicas e gratuitas’ são o que maioria dos urbanistas - e das pessoas também - hoje defendem. Esta é a regra vigente no Brasil atualmente, descrita no segundo artigo do Estatuto das Cidades:

“garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infra-estrutura urbana, ao transporte e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações;”

Existem várias maneiras de definir o que significa o “direito à rua”, mas aqui estarei me referindo ao que acontece na prática, a socialização à força do custo de construção, manutenção e gerenciamento das ruas, diminuindo enormemente o custo de uso do usuário final, o motorista.

Mas por que elas danificam cidades? Não seriam ruas gratuitas algo bom, permitindo o acesso e o transporte de todos gratuitamente?

No estudo da crescente urbanização do mundo existe praticamente um consenso de que as cidades têm carros demais, e que devem existir incentivos para que mais transporte coletivo, cicloviário e a pé sejam usados, tanto por motivos de perda de tempo em engarrafamentos, como de poluição do ar, diminuição de qualidade de vida e custos econômicos bilionários. Também se sabe que esta grande conquista das cidades pelos automóveis se deu através do pensamento positivista-modernista desde a década de 40 até o final da década de 70, influenciando governantes de praticamente o mundo inteiro a planejarem cidades voltadas para o veículo individual, tendo este ápice no Brasil com a construção de Brasília. Nos Estados Unidos o planejamento focou na realização do chamado “Sonho Americano”, onde a ideia era que cada família poderia ter condições de ter sua própria casa em meio à natureza, o que deu luz ao subúrbio americano. Para isso, o governo investiu massivamente em

autoestradas, tornando a população cada vez mais rarefeita e dependente do carro. O problema é que por mais que haja uma mudança de paradigma do urbanismo modernista ao atual New Urbanism, que visa criar políticas para criação de ciclovias e de incentivos ao transporte público, vejo poucos urbanistas querendo combater a raiz do problema: o fato dos motoristas dividirem o custo das ruas com o resto da sociedade.

As políticas urbanas atuais de “direito à rua” fazem justamente o contrário do que propõe, um verdadeiro desincentivo ao transporte individual: o estado está sempre correndo atrás do setor da construção civil tentando construir uma infraestrutura que dê conta do aumento da demanda pelo automóvel; os reguladores obrigam os construtores a adicionar prédios inteiros de estacionamentos acompanhando suas obras e novas estradas tornam-se um dos maiores focos dos programas de desenvolvimento econômico do estado. Parece até que as prefeituras fazem de tudo para que os motoristas tenham o máximo de conforto, incentivando cada vez mais o uso do automóvel. O que nos leva às consequências da socialização do custo de um recurso - qualquer que este seja - tornando-o “gratuito” ao usuário final: o preço final dividido com todos acarretará em uma corrida para o seu uso, gerando filas. No setor público de saúde isso significa salas de espera lotadas; no trânsito isso significa engarrafamentos: leia-se filas de carros. Em economia este fenômeno é chamado de tragédia dos comuns, quando cada indivíduo agindo racionalmente e buscando seu interesse próprio leva à superutilização de um determinado recurso.

Para corrigir este problema não existe mecanismo econômico e social mais fantástico para controle de oferta e demanda de um determinado recurso do que o preço. Quando preços são abolidos e os recursos coletivizados, como ocorrido na União Soviética, não há como trocar informação e decidir para onde os recursos devem ser direcionados, como explicado pelo economista vencedor do prêmio Nobel, Friedrich Hayek, no texto “The Use of Knowledge in Society”. Na má sucedida experiência

Ruas gratuitas danificam as cidades

soviética, isso gerou filas e entre 2.4 e 7.5 milhões de pessoas mortas de fome no genocídio de Holodomor. Preços são inerentes a uma economia de mercado, e uma maneira inteligente de precificar as ruas foi descrita por Stephen Smith do blog [Market Urbanism](#), onde a maximização da renda leva à maximização do fluxo de tráfego.

O contra-argumento da precificação das ruas seria o de que o pobre, então, não teria acesso ao automóvel, permitindo somente a quem tem dinheiro o luxo do automóvel. Mas o fato é que não existe almoço grátis. Ruas são caras e pagas por pessoas, normalmente através da coerção estatal e da arrecadação de impostos da população. Não há maneira do governo gastar dinheiro às custas de ninguém. Logo, o que acontece na prática, segundo estudo do IPEA, é que no Brasil os pobres acabam pagando 50% mais impostos que os ricos quando comparados à sua renda. Estes impostos pagos pelos mais pobres eventualmente são usados para custear um sistema viário que eles sequer usam e que, pior ainda, nem sabem que pagam, segundo estudo da FIESP.

Os ônibus, lotações e táxis - um jeito muito simples de dividir o custo tanto da via, como do veículo e comumente uma alternativa escolhida por aqueles que têm menos condições de comprar um carro - ficam presos no trânsito e acabam sendo os maiores prejudicados com os engarrafamentos, que socialmente provocam bilhões de reais e centenas de milhares de horas perdidas. Estas horas perdidas são, atualmente, o critério de uso do recurso, já que parece ser o maior custo de quem enfrenta engarrafamentos quilométricos. O que não se percebe é que ter mais tempo para gastar também é um critério que está associado a quem tem uma renda superior, já que o tempo pode ser convertido em horas de trabalho.

Além disso, trabalhadores de salários mais altos normalmente ocupam um cargo de maior criação mental do que de esforço físico, necessitando de menos deslocamento e se permitindo trabalhar à distância ou até mesmo de sua própria casa, algo impossível para um operário de fábrica, um obreiro ou faxineiro, que têm renda mais

baixa. Morando longe dos seus empregos - na periferia dos centros urbanos - isto faz com que os engarrafamentos os prejudiquem ainda mais. Pessoas mais pobres acabam tendo que usar a motocicleta, ora como meio de transporte, ora como ferramenta de trabalho - como motoboys - aumentando em quatorze vezes a chance de morrer no trânsito quando comparado com o automóvel. Também é ingênuo pensar que quem realmente valoriza um transporte mais rápido não o conseguirá de alguma outra forma, que tem como uma das resultantes o crescimento do transporte aéreo em São Paulo, cidade que possui a segunda maior frota de helicópteros do mundo, perdendo apenas para Nova Iorque.

Pensando ainda na possibilidade de precificação de vias como outros produtos, com certeza existirão vias mais caras e mais baratas. É o mesmo conceito de pagar mais ou menos por uma refeição: existe uma gama imensa de alternativas de restaurantes e de mercados, para todos os bolsos. Indo mais além, se automóveis em si fossem coletivizados eles provavelmente não existiriam devido à escassez, ou então existiria apenas algo que nem o Lada, que também tem um preço no mercado “negro” cubano, e possuído apenas por cubanos mais ricos.

Hoje a precificação das ruas e o fim da bonança do carro não é algo apenas para especular. Políticas de taxamento de congestão já foram introduzidas em Londres, Estocolmo, Cingapura e Milão, possibilitando o início de sociedades em que motoristas não destroem as cidades às custas do restante da sociedade. O [Streetsblog](#) fez um comentário interessante sobre o sistema implementado em Estocolmo, que fez um teste de 6 meses do sistema antes de ser implementado: antes do teste 80% das pessoas eram contrárias à precificação, mudando para 42% após a implementação. Isso prova que a maioria das pessoas não gosta apenas da ideia da taxa, já que o que antes era escondido nos impostos se torna transparente e direcionado aos próprios usuários, mas que na prática ela resolve grande parte do problema dos incentivos individuais, que levam à tragédia dos comuns e aos danos às cidades.

Década de Ações pelo Trânsito Seguro da ONU 2011-2020. Cadê o plano brasileiro? O gato comeu!

Luiz Carlos Mantovani Néspoli
Superintendente da Associação Nacional
de Transportes Públicos – ANTP



Em março de 2013, a Organização Mundial da Saúde – OMS publicou o “Global Status Report on Road Safety” ([leia no site da ANTP](#)), reportando estatísticas de mortes em trânsito em 182 países. Segundo o documento, o número de mortes, somados mundialmente, não está crescendo, mas continua de forma preocupante ao redor de 1,24 milhões de mortesanuais. Há notícias boas e outras ruins no relatório. A boa: de 2007 a 2010, em 88 países houve uma redução de mortes no trânsito. As ruins: esse número cresceu em outros 87 países e 80% do total de mortes mundiais ocorrem em países considerados de renda média. Lamentavelmente, o Brasil é um desses países em que o número de mortes vem crescendo: em 2009 morreram 37.594 pessoas e em 2011 esse número passou de 42 mil (dados do Ministério da Saúde).

O crescente número de medidas voltadas para a redução de acidentes é outra boa notícia anunciada no documento. Dentre as principais, a redução dos limites permitidos de velocidades nas áreas urbanas para 50 km/h e a criação de áreas “calmas” com velocidade limite de 30 km/h, que contribuíram objetivamente para dar mais segurança aos pedestres e ciclistas. Da mesma forma, leis de redução do teor alcoólico e a fiscalização aleatória (bafômetro) estão sendo praticadas em 88% dos países de renda alta, 77% nos de renda média e 45% nos de renda baixa. Também houve crescimento no uso de capacete pelos motociclistas.

Recentemente, a Organização Mundial de Saúde publicou também o “Pedestrian Safety – A Road Safety Manual for Decision-Makers” ([leia no site da ANTP](#)), que aponta 270 mil mortes de pedestres no mundo, significando 22% do total de mortes no trânsito. No Brasil, a média de mortes por atropelamento, segundo o relatório é de 23% do total. Em São Paulo, por

exemplo, este número representa quase 50% do total. O Manual sugere uma série de medidas para redução do número de atropelamentos, pouco utilizadas na grande maioria de cidades brasileiras.

Outro importante documento - International Traffic Safety Data and Analyses Group – IRTAD, ([leia no site da ANTP](#)) da Organização para Cooperação para o Desenvolvimento Econômico – OCDE, um observatório sobre acidentalidade no trânsito que envolve 34 países, em relatório de 2011, com dados de 2010, aponta que em 30 deles houve redução de acidentes.

O acompanhamento é feito desde 1970 e, desse ano até 2010, 29 países vem apresentando sistematicamente uma redução anual nas mortes no trânsito. Para fazer frente à campanha mundial de redução de 50% de mortes na Década 2011-2020 (ONU), todos os países que compõem o IRTAD estabeleceram metas de diminuição e muitos deles definiram programas, como o Japão, cujo programa tem por objetivo “Fazer do Japão o país mais seguro no trânsito”, com a meta de reduzir 3.000 mortes até 2015.

E o Brasil? É uma pena, mas estamos andando como caranguejos.

Desde o lançamento da Década de Ação pelo Trânsito Seguro, em 11 de maio de 2011, o que se observa é um imobilismo assustador, especialmente do Governo Federal. Salvo as poucas ações, aqui e ali, nada muito especial se vê como programa de fato. Não fosse pela ampliação mais recentemente do rigor da Lei Seca e pela ação de fiscalização mais intensa da lei em alguns Estados, como Rio de Janeiro, Pernambuco e São Paulo, com resultados positivos visíveis, nada mais teríamos que comemorar. Mas plano, plano mesmo, com programas, metas e recursos, cadê?

Década de Ações pelo Trânsito Seguro da ONU 2011-2020. Cadê o plano brasileiro? O gato comeu!

Algumas entidades, dentre elas a ANTP, a ABRAMET e o Instituto de Engenharia, fizeram propostas concretas para um plano nacional de redução de mortes no trânsito em 2011, que foram consolidadas num relatório após várias reuniões com participação expressiva da comunidade técnica, universidade e órgãos públicos.

Esse documento propositivo, encaminhado ao Comitê Nacional de Mobilização pela Saúde, Segurança e Paz no Trânsito, coordenado pelo Denatran/Ministério das Cidades, e então responsável por elaborar um plano para a Década de Ações da ONU, recebeu outras contribuições, culminando em um documento nacional organizado segundo seis pilares: gestão, segurança viária, fiscalização, saúde, educação e veicular. Por fim, foi aprovado pelo Comitê.

Onde está o documento, neste momento? Ninguém sabe. O gato comeu? É possível. Há fortes rumores que ele se encontra na Casa Civil da Presidência da República para dar base ao plano nacional para a década (ops!), para os próximos oito anos, já que nesta semana começa o terceiro ano da Década da ONU!

Um dos primeiros passos para verificar se um plano está dando resultado é, obviamente, ter alguma forma de acompanhamento e controle. Mas, se sequer sabemos exatamente quantas pessoas morrem no trânsito, como saber se estamos progredindo? Do Denatran nem se houve mais falar sobre estatística de acidentes. Aliás, nem sobre a Década da ONU há mais alguma coisa em seu Portal. Os que precisam desta informação têm que ir atrás dos relatórios da entidade privada responsável pela arrecadação do Seguro

Obrigatório (DPVAT), ou acompanhar as informações da área de saúde – DATASUS, que é a entidade que melhor trata este tema no país. Mas saber só o número de mortes não é o único objetivo de um banco de informações. Sem saber onde ocorrem, como ocorrem e em que momento ocorrem, não há como estabelecer planos para sua redução.

O Brasil precisa de um observatório nacional, confiável, preciso, amplo e, principalmente, disponível a todos os gestores de trânsito do país. Um observatório que elimine os entraves entre órgãos de registro de ocorrência, de saúde e de trânsito, e que parta de boletins de registro de acidente padronizados. Que, enfim, “despersonalize” a informação.

É uma vergonha nacional ter que mendigar por informações que são indispensáveis para tomadas de decisão, definir investimentos, estabelecer planos e metas! A quem, afinal, pertence à informação do acidente? Ora, ao país. Mas, quem é o país?

Entrando no terceiro ano do lançamento da campanha da ONU, já não há mais sentido em falar de plano nacional para a Década, mas para um plano de oito anos. O país precisa acordar do seu eterno sono esplêndido, tratar o tema com seriedade (e sinceridade), arregajar as mangas, investir em tecnologia e processos de gestão, colocar recursos financeiros de forma organizada, sistemática e permanente em planos de ação reais e, de fato, a partir daí dizer ao mundo porque foi signatário daquela Resolução da ONU que criou a Década de Ações para o Trânsito Seguro – 2011-2020. Afinal, o custo social das mortes no trânsito, que beira os R\$40 bilhões por ano, justifica. Ou não?

Novos elementos no transporte no Rio de Janeiro

Desde seu anúncio como sede dos Jogos Olímpicos de 2016, a cidade do Rio de Janeiro passa por profundo processo de desenvolvimento urbano, social e econômico. As transformações inerentes a este processo incluem uma revisão da forma como políticos, servidores públicos, iniciativa privada e a sociedade em geral encaram as necessidades e carências mais relevantes da cidade e de como definem suas reais prioridades.

Exemplos desta nova fase são o enfrentamento da questão da segurança pública, investimentos em revitalização de áreas degradadas e uma injeção de otimismo no setor privado.

O setor de transportes também está inserido nesse contexto. Com a reforma do modelo jurídico e econômico que rege o sistema de ônibus, através da introdução de contratos de concessão e da formação de consórcios de operadores privados, criou-se um ambiente mais eficiente e racional.

A implantação de uma política de integração tarifária, denominada Bilhete Único Carioca, permitiu economia aos usuários e empregadores que despendiam mais dinheiro em função da necessidade de transbordos entre duas linhas de ônibus ou entre ônibus e trem. Para ordenar este processo, o Poder Público investiu na criação de uma rede de transporte de alta capacidade baseada no sistema BRT.

O BRT é um vigoroso elemento estruturador do transporte por ônibus que, com êxito comprovado em diversas cidades, possui enorme vantagem no prisma econômico, com custos de implantação e operação relativamente baixos - se comparado aos modos tradicionais de transporte de massa - e rapidez de implantação.

Alexandre Sansão

Engenheiro, Mestre em Ciências e Subsecretário Municipal de Transportes da Cidade do Rio de Janeiro.



Com 56 km de extensão, o TransOeste é o primeiro corredor BRT implantado no Rio, proporcionando melhor mobilidade na ligação entre os bairros dormitórios da Zona Oeste e a Barra da Tijuca, que concentra crescentes postos de trabalho e vasta estrutura de serviços e lazer. O sistema de ônibus comuns que executava tal ligação estava saturado e com péssimo desempenho. Uma viagem média, na hora-pico, levava cerca de 2 horas, com uma ocupação média superior a 10 passageiros/m². Com o corredor BRT esse tempo de viagem caiu pela metade.

A rede de BRT terá ainda mais três corredores, integrados entre si e com os sistemas de trem e metrô. A soma das viagens metropolitanas que passarão a ser realizadas em sistemas de transportes de alta capacidade integrados será, em 2016, 4 vezes maior que a atual. O aumento da capacidade do sistema metro-ferroviário proporcionará um volume adicional de 1 milhão viagens/dia útil até 2016.

Porém, uma quantidade ainda expressiva de viagens se utilizará total ou parcialmente de ônibus comuns, trafegando nas vias urbanas junto ao tráfego geral. E que resposta que o Rio tem para esse segmento?

Desde 2011, o Rio concebeu o BRS (Bus Rapid System) em vias arteriais que apresentavam tráfego intenso e desordenado. Sabemos que o êxito de faixas prioritárias depende de um eficiente suporte de controle e fiscalização contra o uso indevido da faixa e de volumes de ônibus compatíveis com a capacidade da faixa. A velocidade média dos ônibus nos 27 km das faixas BRS implantadas dobrou em certos trechos. Isto se deve a: 1) Redução da frota operante das linhas atingidas; 2) Introdução de faixa prioritária; e 3) Escalonamento dos pontos de parada.

Novos elementos no transporte no Rio de Janeiro

Os ganhos de eficiência promovidos pelo BRS começam a ser revertidos em maiores níveis de qualidade e conforto. Por determinação do Poder Concedente, os operadores adquiriram veículos de melhor padrão tecnológico, com chassi de piso baixo (Low Entry), motor traseiro, suspensão a ar e câmbio automático. A importância social do BRS é que o mesmo espaço ocupado por 1 pessoa por carro é ocupado por 7 passageiros nos ônibus que chegam ao Centro no pico da manhã.

Os ganhos ambientais e de produtividade da infraestrutura viária instalada conferem a esta política um grau de sustentabilidade apreciável, estimulando a migração de passageiros do transporte individual para o coletivo, pelos incrementos na mobilidade e, gradualmente, nos níveis de conforto e qualidade.

Análise dos Acidentes de Bicicletas

Francisco Galiza

Mestre em Economia (FGV); membro da ANSP; autor do livro “Economia e Seguro – Uma Introdução”; coordenador da Revisão do Dicionário da Funenseg; professor do MBA-Seguro e Resseguro



Iniciado em 2010, o objetivo principal da seção “Comentários Econômicos” é realizar a análise de alguma publicação ou fato – nacional ou internacional – que tenha relação (direta ou indireta) com o mercado de seguros.

Para conhecimento e para pensar...

A capacidade em analisar os riscos naturais existentes na sociedade - e, com isso, propor uma estratégia para diminuir os acidentes - é uma parte importante do segmento de seguros, denominada “Gerenciamento de Riscos”. Atualmente, no Brasil, um assunto que tem chamado a atenção das mídias das grandes cidades é o aumento dos acidentes de bicicletas. O crescimento do número de feridos e mesmo de vítimas fatais preocupa a todos, e mesmo aqueles que não utilizam esse meio de transporte e diversão naturalmente se solidarizam com a situação.

Nesse sentido, é oportuno fazer uma análise um pouco mais profunda do assunto e, para isso, uma boa consulta é sempre avaliar os dados do mercado norte-americano (ver) Assim, temos abaixo como referência:

- Em 2011, nos EUA, 677 ciclistas foram mortos e 48 mil ficaram feridos em acidentes de bicicletas no trânsito.
- As mortes de ciclistas representaram 2 por cento de todas as mortes no trânsito com veículos.
- A maioria das mortes com bicicletas ocorreu nas áreas urbanas (quase 70% do total).
- Atualmente, aproximadamente, há quase 60 milhões de ciclistas nos EUA, em uma população de um pouco mais de 300 milhões.
- Nos últimos anos, tem havido um aumento constante na média de idade dos ciclistas mortos (de 36 anos em 2002 para 43 anos em 2011)

Abaixo, informações sobre essas mortes naquele país em 2011, separadas por faixa etária. No total, tivemos 677 mortos; em média, 2,17 mortes/milhão de pessoas.

PEDALCYCLIST FATALITIES AND FATALITY RATES, 2011

Age group	Fatalities	Population (000)	Fatality rate per million population
Under 5	5	20,162	0.25
5 to 9	26	20,334	1.28
10 to 15	35	24,862	1.41
16 to 20	50	22,083	2.26
21 to 24	53	17,558	3.02
25 to 34	71	41,790	1.70
35 to 44	78	40,628	1.92
45 to 54	157	44,718	3.51
55 to 64	108	38,062	2.84
65 to 74	58	22,482	2.58
75 to 84	23	13,175	1.75
Over 85	9	5,737	1.57
Total (2)	677	311,592	2.17

(1) Includes riders of bicycles and other non-motorized vehicles powered by pedals, such as tricycles and unicycles.
(2) Includes pedalcyclists of unknown age.

Source: U.S. Department of Transportation, National Highway Traffic Safety Administration; U.S. Department of Commerce, Census Bureau.

Análise dos Acidentes de Bicicletas

E no Brasil, o que podemos dizer?

Infelizmente, por aqui, não há estatísticas tão detalhadas (fica aqui a sugestão para algo nessa linha). De qualquer maneira, podemos tecer alguns comentários sobre o que vem ocorrendo na principal metrópole do país.

No endereço “Nossa São Paulo” ([ver](#)) temos:

- Em 2011, a média de mortes de ciclistas foi de 4,1 mortes/milhão de pessoas, contra uma taxa média de 2,1 mortes/milhão de pessoas nos EUA.
- Com esses dados, o município de São Paulo tem, em termos relativos, praticamente o dobro de mortes em acidentes de bicicletas do que nos EUA.
- De 2003 para 2011, a média de mortes no município de São Paulo passou de 2,1 mortes/milhão de pessoas para 4,1/milhão de pessoas. Ou seja, o dobro também.
- O mais sério, porém, é a dispersão dos dados. Os acidentes não são uniformes. Existem bairros em que a situação é muito mais grave do que em outros. Por exemplo, em Jabaquara, a taxa em 2011 foi de 13,4 mortes/milhão de pessoas.

Porém, essas informações são muito piores do que parecem, pois nos países mais desenvolvidos a quantidade relativa de pessoas que andam de bicicleta é muito maior (em alguns casos, mais de 20% da população total). Já, no

Brasil, estimativas indicam que esse número é, em média, de menos de 10% de população total. Ou seja, se mais pessoas passarem a andar de bicicleta no país no futuro, tendência natural por diversos aspectos (trânsito, ecológicos, saúde, etc), esses indicadores desfavoráveis devem aumentar.

Em nossa opinião, essas referências numéricas são importantes para iniciar a discussão.

“A opção de aumento do sistema viário é comprovadamente ineficaz, conforme atestam dezenas de estudos internacionais e a própria experiência de São Paulo. É fisicamente (e socialmente) impossível organizar um sistema de mobilidade baseado no automóvel. O uso excessivo do automóvel precisa ser limitado e o transporte público por ônibus precisa ter alta qualidade e velocidade entre 18 e 25 km/h, trabalhando com linhas paradoras, semi-expressas e expressas.”

Eduardo Alcântara de Vasconcellos

Onde eu ponho minha bicicleta?

A bicicleta, ao lado de carrinhos e bonecas, ainda é um dos presentes mais desejados pelas crianças e também um que os pais mais gostam de presentear. Desde muito cedo, quando o equilíbrio das crianças mesmo para andar ainda é precário, elas já começam a praticar com as magrelinhas. Primeiro, começam apoiadas pelas rodinhas, para depois andar livres finalmente.

E como elas aprendem a dar as primeiras pedaladas? Tentando, com a ajuda dos pais, em ambientes muito seguros, como em parques, quintais, pátios de edifícios, quadras esportivas e até mesmo nos corredores e salas das casas ou apartamentos. Até este momento, a preocupação dos pais é com o desenvolvimento das habilidades com o tal do equilíbrio dinâmico e cuidam de várias formas para que elas não caiam e se machuquem.

Aos poucos, vão crescendo e escolhendo sozinhas onde andar, principalmente quando já não precisam das rodinhas. É o momento que extravasam os limites antes utilizados e passam a usar as garagens do edifício onde moram e até mesmo as calçadas públicas. Agora, a preocupação dos pais é com a segurança diante dos carros e os riscos nas calçadas. A rua é hostil, tem agressividade e é inóspita para os filhos pedaleiros. Dissos os pais sabem e se preocupam e começam a ensinar, primeiro a não sair de casa, segundo, a não andar na pista de rolamento e, terceiro, a não atravessar a rua. Na periferia, o território aumenta, e as crianças mais pobres vão para a pista também, até porque amadurecem mais cedo na vida.

Quando ficam adultas, aquelas crianças que vão para o mercado de trabalho, em geral operários, passam a usar a bicicleta como meio efetivo de transporte de casa para o serviço e vice versa. Os mais ricos, por outro lado, abandonam as magrelas e passam a usar outros meios, como metrô, ônibus e automóveis e apenas uma minoria deles volta a utilizar a bicicleta para seus deslocamentos diários.

Luiz Carlos Mantovani Néspoli
Superintendente da Associação Nacional
de Transportes Públicos – ANTP



Nessa formação, do início da aprendizagem ao uso da bicicleta como adulto, faltou muita informação e a educação foi precária, e isso vai se refletir no trânsito e na estatística de acidentes. Se olharmos bem, o “processo educacional” teve por preocupação o desenvolvimento da habilidade e a temer os riscos e perigos das ruas. Pouco, ou nada, foi dito sobre regras de trânsito, noções sobre direção segura, convivência com outros veículos, formas de atravessar a rua, direitos e deveres, enfim. O adulto anda nas ruas como as crianças aprenderam: livres, autônomas, sem vínculo com as normas mais simples do trânsito, como não atravessar o cruzamento no sinal vermelho, não circular na contra mão e não andar sobre a calçada. Afinal, os ciclistas, com exceção de poucos, reproduzem exatamente o comportamento aprendido desde o “berço”. Encontre um ciclista que diga que não sabe andar de bicicleta! Os motoristas, da mesma forma, como provém dos mesmos meios sociais, também são formados nesta cultura e não enxergam a bicicleta como meio de transporte. Pelo contrário, como brincadeira de alguns e estorvo.

À medida que o volume de bicicletas aumenta nas ruas, e à medida que organizações e pessoas influentes começam a formar novas opiniões sobre o assunto, começam a aparecer soluções para tornar mais segura a circulação de bicicletas. É de se ressaltar que as bicicletas representam 3% do total de viagens urbanas, segundo o [Sistema de Informações de Mobilidade da ANTP \(SIMOB-2011\)](#), e isto não é pouco: são mais de 2 bilhões de viagens por ano. Mas, infelizmente, no tocante à forma de organização da circulação, toda a energia dos movimentos reivindicatórios vem sendo carreada para a exigência de infraestrutura.

Planos de mobilidade para bicicleta têm sido sinônimos de projetos de ciclovias ou de ciclofaixas. Está nascente o uso de soluções como as ciclorotas, mas ainda totalmente incipiente. No que diz respeito ao uso, está ganhando espaço nas discussões, e surgindo devagarinho, os programas de bicicletas compartilhadas (bikeshare).

Onde eu ponho minha bicicleta?

Mas estes programas não tratam ainda da circulação, nem da educação, e sim da disponibilização dos veículos aos interessados.

O tratamento viário, com segregação das bicicletas seja em ciclovias (totalmente segregadas) e ciclofaixas (espaço preservado com sinalização), não vai responder totalmente pela circulação das bicicletas em segurança. São formas necessárias, importantes, em especial em eixos viários mais disputados da malha viária, mas não são suficientes, por si só, para criarem ambientes mais favoráveis e seguros para se pedalar nas cidades.

Quantos quilômetros de rua tem sua cidade? Já parou para pensar? Segundo dados do SIMOB ([Sistema de Informações de Mobilidade da ANTP](#)), de 2011, cidades com população acima de 60 mil habitantes somam 338.664 km de via, o que dá, em média, 2,7 km para cada mil habitantes. Pelo indicador do SIMOB, é possível, portanto, que uma cidade de 200 mil habitantes tenha cerca de 540 km de ruas. Faça a estimativa de sua cidade. São Paulo, por exemplo, tem 17 mil km de vias urbanas e o programa de vias para bicicleta é da ordem de 400 km. Notícia do Diário de Nordeste indica que apenas 1,81% das ruas de Fortaleza tem tratamento adequado para as bicicletas! Quantas dispõem de locais e instalações adequadas para a guarda da bicicletas, seja nas escolas, prédios públicos, centros urbanos ou em terminais de integração com outros modos de transporte?

Mesmo que os governos empreendam com vigor e invistam em infraestrutura para circulação de bicicletas, a curto, médio e até a longo prazo haverá muito menos ciclovias ou ciclofaixas do que vias na cidade. Logo, antes de chegar a uma via segregada do tráfego geral, o ciclista já terá andado, e muito, compartilhando a via com outros veículos, fato que irá aumentar, com o desenvolvimento natural dos

programas de bicicletas compartilhadas. Hoje, são cerca de 10 bilhões de quilômetros percorridos anualmente pelas magrelas (SIMOB-2011). E ele chegará em algum lugar sem local para guardar sua bicicleta.

E para esse trajeto compartilhado, sem segregação, o que está sendo pensado? Praticamente nada.

Será que nós, administradores públicos, projetistas, técnicos de mobilidade e entusiastas só gostamos de falar de infraestrutura?

A ação pública só é percebida se materializada em obras?

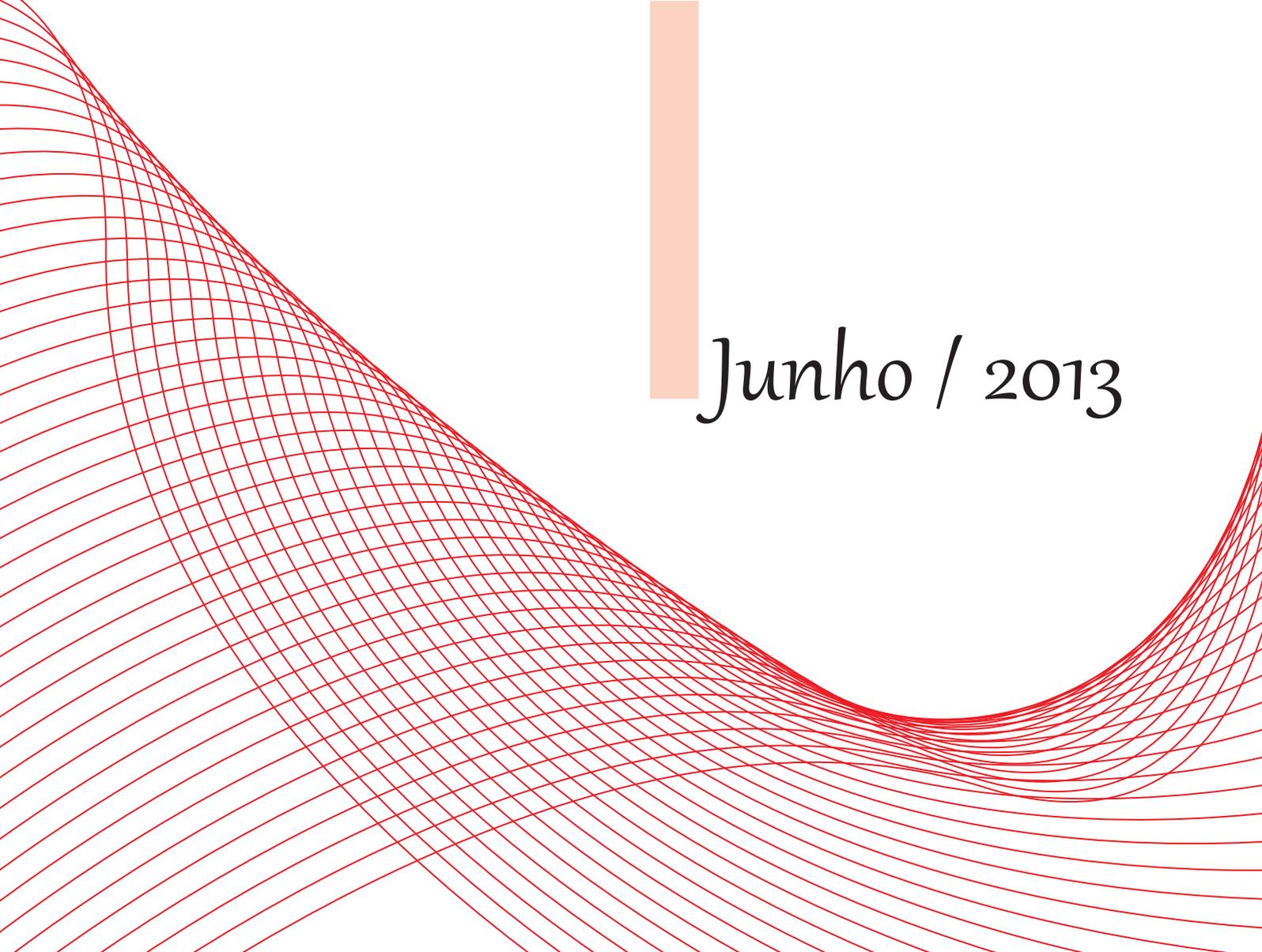
Por que a gestão operacional não é parte de nossas angústias?

O que fazer, por exemplo, para os milhões de distâncias percorridas anualmente pelos ciclistas de forma compartilhada com outros veículos?

Qual o programa de educação que deve ser empreendido de forma a retirar da bicicleta seu sentido puramente infanto-juvenil e recreativo para torná-la de fato um modo de transporte seguro e que atraia um maior número de adeptos?

Por que não começar pelas regras mais simples e mais evidentes? Afinal, onde eu ponho minha bicicleta?

São respostas para estas perguntas, a meu ver, que deveriam estar mais presentes nas discussões e nos debates dos movimentos, mobilizadores e formadores de opinião com o Poder Público.

A decorative background consisting of a grid of thin red lines that curve and flow across the page, creating a sense of movement and depth. The grid is denser in some areas and more sparse in others, following a wave-like pattern.

Junho / 2013

Tombos na calçada são acidentes de trânsito não computados

Natália Garcia

Jornalista do blog [Cidades para Pessoas](#) e da [Revista Superinteressante](#) (Abril Cultural)



Essa é minha querida amiga Biba Russo, uma atleta que, aos 62 anos, corre muito mais do que eu, aos 29. Tem uma coleção de medalhas impressionante, resultado de sua disciplina inabalável. Faça chuva ou faça sol, Biba levanta ainda antes de amanhecer para correr, nadar ou fazer academia. Só que, há duas semanas, ela tomou um tombo em uma de suas corridas. Um tombo feio, com fratura exposta, que precisou de duas cirurgias reparadoras. Felizmente ela está se recuperando e logo logo estará de volta, em velocidade, às corridas no asfalto.



Biba não se lembra muito bem como caiu, estava conversando, distraída. Acredita que tenha sido um buraco no meio do caminho que a fez pisar em falso. “Um tombo, uma fatalidade”, pensei eu. Mas não, “na verdade, ela sofreu um acidente de trânsito”, disse-me o consultor de mobilidade Philip Anthony Gold, que foi ombudsman da CET até o final do ano passado. Gold estuda, planeja e faz consultoria para projetos de mobilidade urbana há mais de 40 anos e um dos seus temas centrais são os pedestres. “O que me fez mergulhar nesse assunto nem foram os deslocamentos em si, mas os acidentes sofridos por pedestres”, diz ele. Qualquer pessoa tem uma história para contar sobre um tombo de algum conhecido na rua ou na calçada. “Esses tombos, muitas vezes gravíssimos, deveriam entrar nas estatísticas de acidentes de trânsito, mas não entram”, diz Gold.

O consultor de mobilidade acredita que quantificar acidentes sofridos por pedestres por conta da infraestrutura das calçadas e ruas é um ponto que poderia reforçar a argumentação da necessidade de investir em boa pavimentação e acessibilidade para os pedestres. “Isso fica especialmente difícil no Brasil, onde a responsabilidade pela calçada é do município, não do poder público”, ressalta Gold. “Mas mesmo o BIRD

[Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento] e outras entidades de financiamento de projetos de mobilidade, acabam não exigindo a inclusão integral do andar a pé, e sua infraestrutura necessária, nos planos e projetos de desenvolvimento que financiam.”, completa.

A prefeitura de São Paulo até tem uma cartilha de diretrizes a serem seguidas na pavimentação das calçadas, mas muitas vezes acaba sendo mais barato pagar a multa por uma calçada irregular do que reformá-la. Isso quando a fiscalização é feita e a multa aplicada. A regra mesmo – e quem anda a pé pela cidade sabe disso – são as calçadas niveladas para a entrada de carros nas garagens, criando degraus difíceis de percorrer, e muitas vezes mal acabadas, esburacadas. “Calçada é a via de transporte para os pedestres, se os deslocamentos feitos a pé fossem realmente levados a sério, essa pavimentação seria de responsabilidade do poder público”, argumenta Gold.

Para tentar mostrar a importância de quantificar as quedas de pedestres e categorizá-las como acidentes de trânsito, Gold tentou fazer um cálculo estimado de quanto elas custam à cidade de São Paulo. Para isso, ele fez um estudo em parceria com o IPEA (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada) em 2003 chamado “Impactos Sociais e Econômicos dos Acidentes de Trânsito nas Aglomerações Urbanas Brasileiras”. O estudo aponta que:

- Entre 2002 e 2003, 9 a cada 1000 moradores de aglomerações urbanas brasileiras sofreram quedas como pedestres.
- O custo médio de resgate e tratamento de cada um deles está estimado em R\$2.656,00.

Tombos na calçada são acidentes de trânsito não computados

Como a aglomeração metropolitana de São Paulo possuía 19 milhões de habitantes em 2003, a estimativa do IPEA é de que 171.000 pessoas tenham sofrido quedas como pedestres naquele ano. E o custo total do resgate e tratamento nesses 12 meses ficou em aproximadamente R\$ 500 milhões. Para completar o cálculo da estimativa dos custos sociais das quedas de pedestres, segundo Gold, é preciso aplicar um fator de multiplicação de 4,52, para acrescentar perda de produção e reabilitação.

A conclusão é que o custo social de acidentes sofridos por pedestres em calçadas é de aproximadamente R\$ 2 bilhões. O mais impressionante é que o custo social dos acidentes de trânsito (considerados como tal porque que envolvem veículos motorizados e já com o fator de multiplicação dos 4,52) está estimado em R\$ 1,5 bilhão no mesmo estudo. Ou seja, a cidade de São Paulo paga mais caro pelos acidentes sofridos por pedestres nas calçadas do que por acidentes que envolvam veículos motorizados.

Não levar pedestres a sério como parte da mobilidade de uma cidade além de ser prejudicial para uma parte importante das pessoas que se deslocam todo dia (a todas, a rigor, pois até um motorista se torna pedestre no momento em que estaciona o veículo) custa caro para a cidade. “Ainda assim, queda de pedestres não é um assunto de trânsito”, lamenta Gold. A Organização Mundial da Saúde, segundo ele, possui estatísticas de acidentes divididas em categorias e há uma delas chamada “quedas”, grupo que contempla tanto o senhor de idade que escorrega em sua cozinha quanto o pedestre que toma um tropeção no buraco da calçada. “Não há um código burocrático para diferenciar os dois, e ficamos sem saber as estatísticas mundiais de quedas de pedestres porque elas não são contempladas pelos que estudam o trânsito nem a saúde”, explica Gold. Os pedestres estão no limbo. E parece que aí devem continuar por um bom tempo.

O [Pedestrian Safety](#), guia de segurança para pedestres que será lançado na primeira semana de maio (mas que já tem uma versão digital que pode ser conferida aqui) define logo em suas primeiras páginas os acidentes de pedestres como colisões envolvendo pelo menos um veículo. Financiada pela Who (World Health Organization) e Fia Foundation, ele continua pensando na segurança de pedestres do ponto de vista dos carros em circulação. E é ele que deve nortear os olhares dos planejadores de mobilidade pelos próximos anos.

Enquanto isso, minha amiga Biba continua pertencendo a uma categoria-limbo de acidentes chamada “quedas”. Tudo bem, ela estava fazendo uma atividade física, não propriamente se locomovendo. Mas o mesmo buraco que a fez cair pode ter causado (e talvez tenha mesmo) quedas de outros pedestres, correndo para pegar o ônibus ou simplesmente caminhando distraídos. Caminhar a pé é parte importante dos deslocamentos feitos em São Paulo e as calçadas são a via dos pedestres. Pela lógica, quedas de pedestres são acidentes de trânsito. Aplicar essa lógica é passo necessário para colocar as pessoas no centro da gestão da cidade.

Tarifa = R\$ 3,20. É muito?

É, mas já foi pior.

Até 1998, na cidade de São Paulo, o valor de uma tarifa pagava uma viagem de ônibus. Se fosse hoje, R\$ 3,20 permitiria então um único deslocamento.

Mas, naquele ano, foi implantada a integração livre entre os sistemas metroferroviário da CPTM e Metrô, permitindo que com um único acesso o usuário, portanto com o pagamento de uma única tarifa, pudesse realizar pelo menos duas viagens, ou mais, se necessário. Portanto, para quem utilizava o sistema metroferroviário, cujo deslocamento exigisse duas viagens, os atuais R\$ 3,20 passariam a representar à época um dispêndio de R\$ 1,60 por deslocamento.

Em 2004 registramos a implantação do Bilhete Único, estabelecendo a integração tarifária livre no sistema de ônibus do município de São Paulo. Portadores do Bilhete Único, na modalidade Vale Transporte, passaram a poder utilizar até quatro veículos em um período de duas horas, ou de três horas, se a natureza de seu Bilhete Único não fosse o Vale Transporte, mas um bilhete adquirido nos pontos de venda. Dessa forma, também o usuário do ônibus municipal na cidade de São Paulo, realizando, vamos admitir, pelo menos dois deslocamentos atendendo ao critério temporal, tinha seu dispêndio reduzido para R\$ 1,60 por deslocamento, com relação a uma tarifa de R\$ 3,20.

Nos domingos e feriados, o usuário portador do Bilhete Único comum, ou seja, aquele que não é usuário do Vale Transporte, tem o período de integração estendido até oito horas, privilegiando as atividades de lazer. Vale observar que essas possibilidades oferecidas pelo Bilhete Único também

Antonio Carlos de Moraes
Economista e presidente da Comissão
Técnica de Economia da Associação
Nacional de Transportes Públicos – ANTP



são válidas para os estudantes, que viajam com um desconto de 50% sobre o valor da tarifa básica.

Em 2006 o bilhete Único foi incorporado ao sistema metroferroviário, permitindo o uso integrado do ônibus com o sistema metroferroviário por meio de uma tarifa integrada, cujo valor incorpora os descontos concedidos por ambos os modais. Hoje, o valor de uma tarifa integrada é de R\$ 5,00, ao que corresponde um desconto de 21,9% em relação à soma das duas tarifas, que resulta em R\$ 6,40 (2 x R\$ 3,20).

Podemos afirmar com segurança que os efeitos acumulados desses três movimentos, estimulando a integração operacional e tarifária dos modais que operam o transporte público de passageiros na cidade de São Paulo, promoveram um maior acesso ao transporte público. Metrô, trens metropolitanos e os ônibus municipais na cidade de São Paulo experimentaram um crescimento de pelo menos 60% em sua demanda, o que pode ser explicado em pequena parcela pelo aquecimento da economia nos últimos dez anos e em grande parte pela acessibilidade permitida pelos estímulos à integração por meio de esquemas especiais de tarifação.

Além desses movimentos estimuladores da integração, não podemos ficar sem mencionar que a acessibilidade aos serviços de transporte público também conta com o estímulo de gratuidade plena aos idosos, deficientes, desempregados e a outras categorias de profissionais como policiais militares e carteiros, entre outros. No conjunto, as gratuidades já alcançam cerca de 10% de toda a demanda pelo transporte público de passageiros.

No geral, quando falamos de tarifa e dos esquemas de tarifação utilizados,

Tarifa = R\$ 3,20. É muito?

estamos tratando de uma face de um elemento fundamental à sustentabilidade do transporte público de passageiros, um serviço essencial: o financiamento da operação. Em resumo, no âmbito do sistema de transporte público de passageiros na cidade de São Paulo, o financiamento da operação conta com três fontes:

- recursos públicos que ingressam no sistema como subsídios;
- o instrumento do Vale Transporte que passa pelos empregadores de força de trabalho dentro do mercado formal e,
- a arrecadação tarifária, que provem dos hoje tão famosos R\$ 3,20.

Esses R\$ 3,20 é muito? É, mas já foi pior.

É muito importante que os Movimentos Sociais, que se constituem em instrumentos fundamentais da construção de uma democracia participativa, reconheçam os avanços relacionados aos temas tarifa e acessibilidade, o que sem dúvida esclarece e, portanto, fortalece o processo reivindicatório.

É muito importante que os Movimentos reconheçam que, atualmente, a grande pressão sobre os custos do serviço de transporte público de passageiros vem da insuportável lentidão a que particularmente estão submetidos os ônibus na cidade de São Paulo e que a superação desse obstáculo exige, além de investimentos em infraestrutura, mudanças institucionais que envolvem o planejamento, a operação e a gestão dos serviços.

E mais: que essas mudanças nunca conseguirão ser promovidas autônomoamente pelos tecnocratas, e que contam, sem dúvida, com o apoio da sociedade, em especial dos Movimentos Sociais, que consigam traduzir ao público a real natureza do problema.

Para isso, R\$ 3,20 é muito pouco.

“A luta por um transporte público de qualidade, onde seu custo não seja assumido apenas pelo usuário, tem sido uma bandeira histórica da ANTP, Fórum dos Secretários, Frente dos Prefeitos e MDT, dentre outras instituições, que em suas propostas apresentam as fontes externas de financiamento, dentre elas uma taxaço sobre o licenciamento e o combustível utilizado pelo transporte privado.”

Carlos Batinga Chaves

Qualificar sem onerar o transporte coletivo

Os movimentos contra os aumentos das tarifas de transporte coletivo que vicejam pelo Brasil oferecem a oportunidade para a sociedade perceber a importância de redes de mobilidade eficientes para a construção de cidades sustentáveis e, mais que nunca, precisam ser considerados na formulação das políticas nacional e locais para o setor.

É verdade que o preço da tarifa, de longe, não é a maior preocupação dos usuários do transporte coletivo. Contribuem para a percepção dominante: o vale-transporte subsidiado pelo empregador, que reduz significativamente os custos para parcela expressiva dos usuários, especialmente na situação de quase pleno emprego por que passa o Brasil; a isenção dos idosos e a meia-passagem dos estudantes, que atenuam os custos para outra grande parcela; e o bilhete único metropolitano, iniciado em São Paulo e hoje adotado ou em via de adoção em várias regiões metropolitanas. Pagam tarifa plena os autônomos, desempregados e trabalhadores informais.

Tudo isso de um lado e a melhoria da renda de outro explicam porque, nas pesquisas feitas com usuários, vêm à frente as demandas por redução da superlotação e dos tempos de viagem, estes últimos cada vez mais caros na atribulação da vida urbana. Entretanto, o montante despendido com o transporte coletivo para uma família é equivalente ou maior quando confrontado com os custos para o deslocamento por outros modos, inclusive motorizados. A conta é feita superficialmente, mas é assim que a população a processa e toma sua decisão. Para construirmos cidades mais saudáveis e dignas, é imprescindível a atração de todos às redes de transporte público.

A opção pelo transporte coletivo e modos não motorizados tem que ser bonificada pela possibilidade de sustentabilidade urbana que ela engendra.

José Carlos Xavier
Ex-Presidente da CMTC de Goiânia e
ex-Secretário Nacional de Mobilidade
Urbana do Ministério das Cidades.



Transportes individuais motorizados se convertem apenas em paradigmas da individualidade e esta opção, pelo espaço que consome, especialmente o viário das áreas construídas a custos altíssimos com os recursos de todos os contribuintes, é que tem que ser custeada somente pelo optante.

A recente Lei 12.587, das Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, foi concebida a partir deste princípio e disponibiliza os instrumentos para as autoridades locais adotarem as medidas de correção necessárias, especialmente quando determina que os recursos auferidos com o uso e controle dos automóveis devem financiar investimentos e custeio dos transportes públicos.

Assim, reduzir a tarifa é imprescindível. O desafio é consegui-lo sem comprometer a almejada qualidade dos serviços. A operação é majoritariamente privada, no Brasil e no mundo, e é claro que o capital somente é investido se tiver retorno adequado. Temos que buscar formas inteligentes e eficientes de subvencionar os custos do transporte público, a exemplo de inúmeros países desenvolvidos e algumas poucas cidades brasileiras.

A recente desoneração pelo Governo Federal de alguns custos – encargos, PIS e Confins – e o Projeto-de-Lei que institui o Regime Especial de Incentivo para o Transporte Coletivo Urbano e Metropolitano de Passageiros - REITUP são iniciativas importantes e significativas, vêm ao encontro deste objetivo e não podem, singelamente, ser absorvidas como recomposições de margens, ainda que sejam necessárias. O chamamento que conduz às cidades sustentáveis é, sem dúvida, QUALIFICAR SEM ONERAR!

ANTP e as ruas

Cláudio de Senna Frederico

É consultor e membro
do conselho diretor da ANTP



Sem defender uma tomada de posição que ingenuamente simplifique os últimos movimentos pelo “passe livre” como sendo de fato uma reivindicação por transporte público com tarifa zero (porém, é claro, não de graça), apenas, no entanto, identifico que estamos perante uma discussão que sempre foi nossa, mas poucas vezes foi escutada pela sociedade.

O grande risco que se apresenta agora é que, em função do grande poder de “espetáculo” que existe atualmente, a discussão descambe para a intervenção em apenas uma das variáveis do problema - por exemplo, o preço da tarifa - e as coisas fiquem ainda piores para o transporte público. Por outro lado, o espetáculo e sua visibilidade exigem que nossa voz esteja presente.

Analisando localmente o problema, a prefeitura de São Paulo há anos transfere somas consideráveis na forma de subsídios diretos ao transporte por ônibus na cidade, inclusive para viabilizar o Bilhete Único que exigiu um substancial aumento das transferências. Todavia, estas transferências são insuficientes para viabilizar uma tarifa mais baixa, por causa dos altos custos de produção do serviço nas condições vigentes, por exemplo: velocidade baixa e acúmulos em pontos de parada. A administração municipal recentemente empossada se propõe - e já dá sinais de que realmente pretende - a investir em mudanças estruturais de uso das vias e racionalização das linhas, que reduzirão os custos e aumentarão a qualidade do serviço. Está também procurando fontes adicionais de recursos fiscais para aplicação na viabilização das medidas acima e na manutenção das tarifas - o que ao longo do tempo reduziria seu valor real.

Por seu lado, o Estado de São Paulo vem há anos investindo pesadamente na expansão do sistema de metrô e trens metropolitanos, além de subsi-

diar sua operação e manutenção com enormes recursos. Estes recursos também não são suficientes para sustentar uma tarifa mais baixa, a menos que se reduzam os investimentos e parte dos recursos seja canalizada para este fim.

A quantidade de recursos que poderiam ser obtidos, semelhante aos ônibus, por medidas de aumento de eficiência é desconhecida, mas provavelmente menor. Ambos os sistemas estão, dentro das condições atuais, com sua capacidade esgotada, mas o sistema por ônibus apresenta uma elasticidade e rapidez maior de aumento potencial, caso as vias sejam aproveitadas de forma mais eficiente.

A nível nacional, todos os exemplos de serviços públicos, quando gratuitos e identificados como de interesse social (educação, saúde, assistência social) são de má qualidade, com meios para investimentos em melhorias insuficientes, com profissionais mal remunerados, ineficiências e estigmatizam quem deles depende, levando a população a abandoná-los sempre que seja financeiramente viável. Adicionalmente, todos os serviços públicos que dependem de investimentos e/ou custeio garantidos por orçamento público (estradas, portos, aeroportos, habitação popular, esgotos, limpeza urbana) são cronicamente insuficientes, ineficientes, de baixa qualidade e economicamente caros ou, pelo menos, possuem algum desses defeitos.

Uma análise realista da situação atual do transporte público leva à conclusão de que a solução para a questão que se coloca como urgente neste instante passa necessariamente pela adoção de uma série de medidas. Primeiramente, que sejam garantidas fontes de recursos para subsídio ao transporte público e para investimento em expansão e melhorias de qualida-

de dos meios de transporte, levando em consideração critérios de urgência, eficácia e eficiência dos investimentos. Ao mesmo tempo, é indispensável que se assegure uma maior eficiência na utilização dos recursos existentes, especialmente as ruas e estradas.

Quanto às tarifas, deverão ser definidas por critérios sociais, urbanísticos e de viabilidade econômica das fontes de recursos, de maneira a que os serviços de transporte pagos tenham preços suficientes para cobrir os custos e sejam atraentes aos investidores. Isto sem descuidar dos mecanismos de seleção dos projetos, para que não haja aumento desnecessário dos custos do sistema de transporte público, e mantendo mecanismos transparentes de controle da qualidade final da prestação dos serviços.

A ANTP, defensora dos meios públicos de transporte desde sua fundação em 1977, acredita que o assunto das cidades, principalmente as metrópoles, é e sempre foi fundamental para o presente e futuro do país. Também acredita que a existência de um transporte público acessível (tanto no preço quanto em sua disponibilidade e características físicas), eficaz e de qualidade resulta em uma vida urbana socialmente rica e solidária e uma sociedade mais sustentável e segura. Participa há anos, diretamente e também através de organizações como o MDT - Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público de Qualidade, da difusão dessas ideias e de soluções para que isso seja possível, porém, é preciso reconhecer, até agora com muitas frustrações em função do baixo valor político atribuído a nossas preocupações.

Tarifa de ônibus: uma questão social, que precisa ser discutida com inteligência

Adamo Bazani
Jornalista da Rádio CBN,
especializado em transportes.



Com a série de protestos em todo o País e após o anúncio dos prefeitos de São Paulo, Fernando Haddad, e do Rio de Janeiro, Eduardo Paes, e do Governador de São Paulo, Geraldo Alckmin sobre reduções das passagens, as discussões sobre as tarifas de transportes ganharam destaque até mesmo internacional. Em São Paulo, os ônibus municipais, trens e metrô voltam nesta segunda-feira de R\$ 3,20 para R\$ 3,00. No Rio de Janeiro, os bilhetes foram de R\$ 2,95 para R\$ 2,75.

O que é necessário entender é que muito além de uma atividade econômica e, portanto, que precisa ter rentabilidade para que haja continuidade de investimentos e melhorias, o transporte coletivo é uma questão social. Por ele, é que as pessoas têm acesso ao emprego, renda e serviços básicos como saúde, educação e lazer.

O transporte coletivo, no entanto, tem custos para ser operado. Estes custos vão desde as folhas de pagamentos, diesel, lubrificantes, pneus e outros que poderiam ser reduzidos de uma maneira mais ativa por parte do poder público, como os gastos indiretos com a falta de prioridade no espaço urbano (ônibus em corredores gastam menos e conseguem fazer mais viagens) e a alta carga tributária que incide ainda sobre o setor.

A situação do custeio dos transportes representa um grande desafio: as tarifas são realmente altas para os passageiros (e nem os empresários negam isso), mas ao mesmo tempo não cobrem os custos dos sistemas.

E aí que entra a questão da injustiça social que ocorre no tema e que é pouco discutida pela sociedade e até mesmo pelos responsáveis pelas manifestações em todo o país.

Os transportes coletivos beneficiam a todos, inclusive a quem não usa ônibus, trem e metrô. A poluição e o trânsito têm redução com os transportes públicos, o que ajuda inclusive quem se locomove apenas de carro ou moto nas cidades. A economia funciona com o transporte público: o empregador sabe que o funcionário vai chegar para trabalhar e onde há terminais ou pontos de ônibus, a movimentação no comércio é grande. Mas ainda, grande parte da tarifa é paga somente pelos passageiros.

Os investimentos nas cidades ainda se concentram no privilégio ao transporte individual. O trânsito enfrentado pelos ônibus aumenta entre 20% e 25% os gastos com combustíveis, de acordo com levantamento da ANTP – Associação Nacional dos Transportes Públicos.

Quanto à carga tributária, a desoneração do PIS/COFINS trouxe benefícios, mas pelo caráter social dos transportes coletivos, é necessário fazer muito mais. E isso nas esferas Federal, Estadual e Municipal.

Não é justo que na passagem de ônibus esteja embutida uma carga tributária igual a roupas de grife ou veículos de luxo no caso de alguns impostos.

Desonerar os transportes é uma forma de todos colaborarem com a mobilidade urbana.

Caso não haja uma política tributária justa para o setor e para a sociedade, as reduções de tarifas podem até ocorrer, mas outras áreas de investimentos públicos, como saúde e educação, correm o risco de terem os custeios comprometidos. Empresa de ônibus é para ter lucro? Claro que sim! É um negócio e sem lucro, não há como investir em melhorias. Os passageiros

Tarifa de ônibus: uma questão social, que precisa ser discutida com inteligência

têm de pagar caro? Claro que não, o transporte é um serviço social. É certo quem usa carro e ocupa mais proporcionalmente espaço urbano e polui mais não contribuir em quase nada com o transporte coletivo? É óbvio que não. Isso é falta de democracia no espaço das cidades e nas políticas de tributos.

O que fazer? Proporcionar a Justiça Social nas tarifas. Reformular os tributos sobre os valores das passagens e privilegiar o transporte coletivo nas agendas de investimentos sem comprometer outras áreas são o começo para a que a questão seja tratada com seriedade são os primeiros passos.

O projeto de lei do regime especial de tributação dos transportes públicos, o Reitup, a ser analisado pelo Congresso Nacional, é algo que deve ser acompanhado e cobrado pela sociedade, inclusive pelos integrantes do MPL – Movimento Passe Livre. Mas é certo que as manifestações populares merecem todo o respeito por parte da sociedade. Sim, as milhares de pessoas que saíram às ruas e conseguiram mudar algo.

Quanto aos vândalos e políticos oportunistas, só a lamentar. Inicialmente, criticamos as formas de vandalismo como se deram as manifestações e isso continua sendo repudiado. Mas a sociedade soube mostrar sua insatisfação. Tudo pode ter começado pelas redes sociais, mas saiu delas e foi para as ruas. Lamentáveis as atuações de vândalos, bandidos disfarçados e políticos e partidos oportunistas.

A ação policial? Lamentável em partes. Agredir jornalistas e manifestantes pacíficos é inadmissível. Mas também impedir massas de deprender ônibus, prédios públicos e patrimônio privado exige energia. Veja bem, ação com

energia, não é truculência. Há um temor. Todos os administradores falaram que as reduções podem comprometer investimentos em outras áreas.

É verdade que podem mesmo. Mas não podem ser também o pretexto que as autoridades precisavam para não fazer os investimentos que na verdade, nunca tiveram interesse em realizar?

OUTRAS REDUÇÕES:

Além de São Paulo e Rio de Janeiro, outras cidades anunciaram nesta quarta-feira (19) reduções nas tarifas.

- Em Guarulhos, na Grande São Paulo, onde a tarifa já passou de R\$ 3,30 para R\$ 3,20, o valor vai para R\$ 3,00 na segunda-feira (24).
- Em Osasco, também na região metropolitana, depois de uma série de protestos que reuniu cerca de 5 mil pessoas, a tarifa será reduzida de R\$ 3,30 para R\$ 3,20.
- Em Campinas, interior de São Paulo, a passagem será reduzida para R\$ 3,00.
- No ABC Paulista, em 15 de junho, onde as passagens eram de R\$ 3,30 foram para R\$ 3,20 para se igualar ao até então valor de São Paulo, que oferece muito mais integrações e tem linhas maiores que as do ABC. Foram os casos de Santo André, São Bernardo do Campo, São Caetano do Sul e Mauá.

Mas nesta quinta-feira (20), os prefeitos da região devem se reunir para discutir novamente o assunto depois dos anúncios de Haddad e Alckmin.

ANTP entrevista Eduardo Vasconcellos

As manifestações recentes que tomaram conta do país tinham – e ainda têm – como questão central a tarifa do transporte público. No caso de São Paulo nada a estranhar. Pesquisa Datafolha de 2012, que identificava os 11 principais problemas da cidade, reiterava que o transporte público, que há 23 anos era uma das principais queixas dos eleitores paulistanos, seguia no topo das preocupações.

As manifestações de rua partiram como reação ao aumento dado à tarifa, que sofreu aumento de R\$ 3,00 para R\$ 3,20, tanto nos ônibus, como no sistema Metro-ferroviário da cidade São Paulo. O slogan da redução do valor da tarifa acabou se superpondo a tema da Qualidade do Transporte. Aliás, acabou escondendo este tema. Os manifestantes exigiram que o prefeito e o Governador retroagissem o valor da tarifa ao valor anterior, o que acabou acontecendo não somente em São Paulo, como também no Rio de Janeiro, além de inúmeras capitais e outras grandes cidades do país, uma vez que o problema é comum a todos.

O colapso da mobilidade urbana é evidente, penaliza as pessoas e dificulta seu direito de ir e vir. O transporte público sempre foi negligenciado, mas o recente crescimento da frota de carros e motos só fez piorar esta situação. Para jogar um pouco mais de luz sobre esta discussão, conversamos com Eduardo Vasconcellos, assessor da ANTP, que deu sua opinião sobre algumas questões relativas ao tema.

Pode-se estimar que o congestionamento atual de São Paulo encareça o custo total por passageiro em R\$ 1,0 a 1,5. Assim, melhorias básicas na eficiência de circulação dos ônibus trariam economia muito superior aos R\$ 0,20 que são hoje discutidos.

Eduardo Alcântara de Vasconcellos

Sociólogo e engenheiro com pós-doutorado pela Universidade de Cornell (EUA), consultor da ANTP.



Site ANTP - É possível reduzir a tarifa e ao mesmo tempo melhorar a qualidade do transporte? De que forma, ou em que itens? Existem estudos a respeito?

Eduardo Vasconcellos - Se os investimentos estiverem relacionados à arrecadação do sistema, não será possível melhorar a qualidade, pois haverá menos recursos. Mas se os investimentos vierem de fontes adicionais, não haverá problema.

Site ANTP - Em que medida o congestionamento afeta a mobilidade nas grandes cidades, e de que forma prejudica a grande maioria, aqueles que dependem exclusivamente do Transporte Público?

Eduardo Vasconcellos - O congestionamento tem um grande impacto negativo no desempenho do transporte público, pois reduz a velocidade dos ônibus, aumentando a frota necessária para transportar as pessoas. Com isto, aumentam o custo de operação e a tarifa.

Site ANTP - É possível mensurar que parcela da população, e de qual faixa de renda, será beneficiada com a redução da tarifa? No caso dos trabalhadores que recebem Vale Transporte, quem se beneficia?

Eduardo Vasconcellos - Todas as pessoas que pagam algum valor em dinheiro seriam beneficiadas. Elas são os que pagam 100% em dinheiro (mesmo que carregado em cartões), os que pagam com descontos e os que pagam com vale-transporte (a parte de até 6% dos seus salários).

Site ANTP - Não seria importante colocar o dedo na ferida, ou seja, discutir

de fato a recuperação do espaço público, que foi brutalmente apropriado por anos a fio pelo automóvel e, mais recentemente, pela motocicleta, em detrimento do transporte coletivo? E isso como decorrência de várias políticas de incentivo e estímulo de vários governos?

Eduardo Vasconcellos - Sim. Especialmente no caso da cidade de São Paulo – devido às dimensões da demanda e ao elevado grau de congestionamento – a discussão central é a eficiência do sistema de mobilidade, especialmente do transporte coletivo. A eficiência do sistema está relacionada à qualidade da distribuição de linhas e da oferta de serviços de transporte, mas também ao nível do congestionamento. O congestionamento cresceu muito nos últimos vinte anos e é causado principalmente pelo uso excessivo do automóvel, que ocupa 85% do espaço físico do sistema viário principal. Isto aumenta os ciclos semafóricos e os tempos de espera, causando grandes atrasos à circulação dos ônibus. Adicionalmente, o uso de 85% do espaço viário pelos automóveis impede que os ônibus tenham uma segunda faixa para utilização, o que os comprime dentro de um espaço exíguo, com a formação de filas que aumentam exponencialmente os seus tempos de percurso. Pode-se estimar que o congestionamento atual de São Paulo encareça o custo total por passageiro em R\$ 1,0 a 1,5. Assim, melhorias básicas na eficiência de circulação dos ônibus trariam economia muito superior aos R\$ 0,20 que são hoje discutidos.

Site ANTP - Há alguns cálculos para os custos diretos e mesmo indiretos do congestionamento, mostrando, independente das cifras, que a opção pelo transporte individual levou São Paulo (e outras grandes cidades do país) à destruição de vários de seus espaços urbanos. No entanto, há estudiosos que ainda insistem em acreditar em saídas para a circulação do automóvel.

Afinal de contas, a quem o congestionamento mais penaliza? É possível mensurar, e em caso positivo, em qual grandeza: tempo, saúde, dinheiro, etc?

Eduardo Vasconcellos - O congestionamento elevado prejudica a todos as pessoas que circulam, porque aumenta os tempos de percurso de todos – inclusive os pedestres, que têm de esperar mais para cruzar as vias, porque os tempos semafóricos aumentam. Adicionalmente, ele aumenta o consumo de energia dos veículos e a emissão de poluentes por automóveis, ônibus e caminhões. Considerando que há 25 milhões de deslocamentos a pé, em ônibus e automóveis por dia, caso o congestionamento aumente o tempo médio em 10 minutos (considerando todas as viagens), o tempo adicional gasto por dia é de 4,15 milhões de horas. Se os métodos usados internacionalmente forem usados os custos totais do congestionamento (tempo, energia, poluição) atingirão valores entre R\$ 8 e 9 bilhões por ano.

A opção de aumento do sistema viário é comprovadamente ineficaz, conforme atestam dezenas de estudos internacionais e a própria experiência de São Paulo. É fisicamente (e socialmente) impossível organizar um sistema de mobilidade baseado no automóvel. O uso excessivo do automóvel precisa ser limitado e o transporte público por ônibus precisa ter alta qualidade e velocidade entre 18 e 25 km/h, trabalhando com linhas paradoras, semi-expressas e expressas. Sistemas de trilhos devem ser ampliados de maneira a formar um sistema amplo e integrado com os ônibus.

“Carros parados no congestionamento e ônibus circulando livremente é a melhor defesa para a mudança de um modal para o outro, desde que a qualidade, conforto e tempo de espera sejam aceitáveis.”

Nabil Bonduki

Enfim, o transporte público não será (e nunca será) grátis

Anthony Ling
Arquiteto e urbanista
(blog Rendering Freedom)



A cidade de Hasselt, na Bélgica, era um dos modelos de cidades com tarifa zero de ônibus mais mencionados pelos integrantes do Movimento Passe Livre. **No entanto, em abril deste ano, após 16 anos sem cobrar tarifas de ônibus, a cidade estabeleceu uma tarifa fixa de 0,60 euros (cerca de R\$1,50).** O motivo declarado foi uma simples necessidade econômica: com o aumento de usuários, o custo de manutenção do sistema, passou de 967,000 euros em 1997 para 3.5 milhões de euros em 2007, insustentável para os subsídios que estavam recebendo do governo federal.

Muitos consideram o modelo da cidade um sucesso, pois teve um aumento de dez vezes no número de usuários de ônibus. No entanto, vários outros projetos foram feitos além da isenção da tarifa. A rede aumentou de 2 para 9 linhas, além de ter um grande aumento na frequência dos ônibus. Corredores de ônibus foram criados para terem vantagem sobre os carros. Todos os ônibus foram adaptados para idosos. O anel viário que limita a região central foi reduzido, criando uma ampla ciclovia e faixa de pedestres. 800 vagas públicas de estacionamento na cidade foram eliminadas e as demais começaram a ser pagas. Assim, sendo o projeto a realização de um grande plano de mobilidade, é difícil controlar as variáveis para saber qual foi o impacto isolado da tarifa zero no aumento de passageiros.

Logo antes de Hasselt declarar o projeto insustentável, Tallinn, capital da Estônia, introduziu a tarifa zero. Com apenas meio ano de uso, muitos já cantam a vitória, declarando-o um sucesso absoluto. Alguns, ainda, **como o blog Papo de Homem, defendem equivocadamente a proposta, dizendo que a medida reduzirá 12 milhões de euros no orçamento público,** enquanto este valor na verdade representa o valor necessário para o governo subsidiá-lo. A estratégia fiscal da cidade para a implementação é praticamente uma

“verba de marketing”: **a cidade pretende usar o imposto de renda dos novos moradores,** que seriam atraídos para a cidade pelo aumento da mobilidade, para subsidiar o sistema. No entanto, novos moradores também precisam dos outros serviços públicos, que muito possivelmente criarão problemas orçamentários no futuro. A verdade é que ainda é muito cedo para dizer o quanto o projeto de Tallinn é viável, mas uma coisa é certa: os recursos virão de impostos.

Não existe almoço grátis. Os recursos sempre vão ter que sair de algum lugar, e a dificuldade de uma economia planejada é justamente saber identificar demandas e alocar estes recursos de forma eficiente. Afinal, não podemos esquecer das outras áreas de atuação do governo: educação, saúde, segurança, infraestrutura, etc. Muitos alegam que se o governo simplesmente fosse mais eficiente na sua gestão, diminuindo corrupção e regalias auto-concedidas, o dinheiro dos impostos poderia subsidiar programas como este com sobra. Mas a lógica de eficiência na gestão é uma do setor privado, na sua busca para terminar a gestão com lucro. O setor público, caso faça uma gestão menos eficiente, tem a carta coringa de aumentar impostos, simplesmente alegando que faltam recursos para investir em uma determinada área. E caso os impostos fiquem altos demais, com serviços públicos sendo distribuídos “de graça”, o cidadão terá incentivos para trabalhar menos ou até **emigrar do país,** gerando menos impostos e a consequente quebra do ciclo.

Existe também a alegação de que projetos governamentais como este mitigam externalidades, economizando recursos perdidos no trânsito, tendo benefícios com o projeto ao longo do tempo. No entanto, é uma justificativa arriscada já que o projeto sempre estará à mercê do inesperado, com chan-

Enfim, o transporte público não será (e nunca será) grátis

ces de falhar. Será que o ganho chegará mesmo aos R\$4,5 bilhões arrecadados atualmente com os bilhetes? Em São Paulo, [especialistas estimam que os custos gerados pelo congestionamento giram em torno de R\\$7 a 8 bilhões \(outros ainda estimam o valor de R\\$40 bilhões\)](#), e sabemos que a tarifa zero não vai resolver o congestionamento sozinha. Também já aprendemos que em Hasselt os benefícios mencionados não foram unicamente devido à tarifa zero. E que consequências sofrem os responsáveis caso elas não forem atingidas? Praticamente nenhuma.

Lembremos que as mesmas justificativas de eficiência do planejamento centralizado foram usadas na fracassada Brasília, que dizia ter atingido o urbanismo ideal. E embora o sistema de concessões não funcione bem, por problemas de incentivos parecidos, há alternativa à ambos modelos, como o sistema de transporte descentralizado e privado de Lima. [Na capital peruana 80% da população anda de transporte coletivo, com amplo acesso às periferias e com tarifas equivalentes à R\\$0,75](#). Lá, a concorrência entre os atores gera tais incentivos para tal eficiência. Impostos diretos para este sistema nem mesmo são necessários, já que o governo cria apenas a plataforma legal e física (as ruas e calçadas) para que ele funcione. E ao exercer o poder do consumidor de apenas escolher o melhor serviço, ou a atitude empreendedora de criar alternativas às existentes, manifestações públicas se tornam desnecessárias.

Ontem à tarde, em São Paulo, o Prefeito Fernando Haddad e o Governador Geraldo Alckmin [anunciaram a redução das tarifas de R\\$3,20 para o valor anterior, de R\\$3,00](#). Alguns manifestantes do [Movimento Passe Livre entram em prantos de felicidade com a notícia](#). A grande manifestação de hoje será substituída por uma grande festa, embora o modelo de concessões,

criticado pelo grupo, permanece. O plano financeiro do estado para viabilizar a manobra será de zerar as alíquotas do ICMS e do ISS das empresas de transporte, que continuarão recebendo subsídios e repassarão estes incentivos às tarifas. No entanto, esta diminuição na arrecadação impactará outras pontas do orçamento público, e nada indica que este impacto será no sentido de diminuir a corrupção e tornar o governo mais eficiente. [O projeto está agora nas mãos do senador Lindbergh Farias](#), o mesmo que teve sigilo bancário quebrado por transações suspeitas que chegam a R\$ 300 milhões, da época em que era Prefeito de Nova Iguaçu. E todos estão comemorando.

Reduzir a tarifa é pouco, tem que baixar o ‘custo SP de mobilidade’

Natália Garcia

Jornalista do blog [Cidades para Pessoas](#) e da [Revista Superinteressante](#) (Abril Cultural)



Após o quinto ato contra o aumento da passagem – uma das noites mais lindas que eu já vi em São Paulo – o prefeito Fernando Haddad admitiu a possibilidade de baixar a tarifa de ônibus de R\$ 3,20 para R\$ 3 novamente. Se isso realmente acontecer, é pouco. O custo de se locomover (não só) de ônibus em São Paulo seguirá sendo alto demais. E continuará escondido. “Pior do que o preço da tarifa é o ‘custo São Paulo de mobilidade’”, diz Luiz Mantovani Néspoli, superintendente da Associação Nacional dos Transportes Públicos (ANTP). Ele se refere à dificuldade de operar ônibus em uma cidade tão congestionada e mal planejada. E há ainda outros fatores, que somei abaixo.

1. O primeiro é o tempo. O paulistano médio passa 2 horas e 40 minutos por dia se locomovendo e ganha R\$ 3,30 por hora (considerando a pesquisa Origem e Destino e o PIB per capita da cidade). **São quase três tarifas consumidas só pelo tempo perdido, todo santo dia.** E esses dados da média são agravados pela deformação da cidade: muita gente nas periferias, muitos empregos no centro. “As pessoas de menor renda moram mais longe, onde é mais barato, e fazem deslocamentos enormes”, diz a consultora de mobilidade Maria Inês Lippe Garcia. Ou seja, o prejuízo deles no quesito tempo é bem maior.

2. Se a disputa é desleal no tempo, também é no espaço. São Paulo tem cerca de 150 km de corredores de ônibus, frente aos 17 mil km de ruas e avenidas. Com pouco espaço, os ônibus (que carregam a maioria das pessoas) precisam competir espaço com os carros (que carregam a minoria, mas ocupam a maior parte do espaço público, inclusive estacionados). Segundo Néspoli, se uma faixa de carros da Marginal Tietê, que dá vazão a 2.800 pessoas por hora, fosse convertida a um corredor de ônibus do sistema BRT (o mesmo de Curitiba e Bogotá), o número poderia pular para 45 mil pessoas. Só que a prioridade são os veículos, não as pessoas. Aí, na corrida do horário de rush, SUVs com apenas um motorista ou ônibus com 70

passageiros empatam a 13 km/h – e seriam facilmente vencidos por uma galinha. **Essa desproporção entre as vias encarece e atrasa a operação dos ônibus. E todo mundo sai perdendo.**

3. A prioridade da construção de infraestrutura também está nos carros. No Brasil, segundo a ANTP, gasta-se 10 vezes mais com vias pra os carros do que transporte público. (E talvez seja coincidência, [mas o mercado imobiliário é o maior financiador de campanhas políticas no país, de acordo com os dados do TSE liberados no final de 2012. As empreiteiras, que constroem as ruas, pontes e avenidas, são o braço do setor que doa o maior volume de dinheiro](#)). A má gestão de recursos públicos destinados à infraestrutura da mobilidade pode ser somada nessa conta do custo São Paulo.

4. Para completar o coquetel molotov da mobilidade urbana, a oferta ruim de transporte público é somada à facilidade de comprar e dirigir um carro na cidade. “Está barato demais dirigir”, critica o consultor de mobilidade do Plano São Paulo 2040 Mário Garcia. Nesse sentido, somam-se problemas, como a priorização do dinheiro público para a redução do IPI na compra de carros novos, a permissão para que veículos estacionem nas ruas (de graça ou com tarifas bem inferiores às de Londres, Copenhague ou Bogotá, para citar alguns exemplos) e o subsídio à gasolina. **Usar dinheiro público para baratear o uso do carro sai caro para quem não dirige – a maioria.**

Lá em sua declaração, Haddad diz que para baixar a tarifa, vai ter que tirar dinheiro de outras áreas. Mas a mobilidade é um problema interdisciplinar que inclui também, pelo menos, saúde pública e habitação. Melhorá-la é melhorar essas outras áreas. A conta fecharia? Não sei, mas para saber, a caixa-preta dos transportes precisaria ser aberta, como mostrou muito bem a Patrícia Cornils em seu blog na Carta Capital. O que dá para afirmar é que andar de ônibus em São Paulo sai bem mais caro do que os R\$ 3,20.

Reduzir tarifa garantindo qualidade

Licínio da Silva Portugal
Professor do Programa de Engenharia
de Transportes da COPPE/UFRJ



O setor de transporte público é sabidamente vital para uma metrópole ao afetar não só a mobilidade da população, como ao impactar o ambiente e o desempenho socioeconômico. Não é por acaso que as cidades com melhor qualidade de vida também apresentam adequados sistemas de transportes. No Brasil, mesmo reconhecendo o esforço nos últimos anos em reverter o quadro caótico do transporte urbano, fruto de décadas de abandono, muito trabalho ainda há por se fazer.

Por ser usado coletivamente e cotidianamente, o transporte público se caracteriza por sua capacidade de aglutinar pessoas e potencializar manifestações. Mesmo na época da ditadura, algumas das poucas manifestações populares ocorreram em estações de trem e terminais rodoviários a partir de falhas e defeitos nos transportes. Claro que eram ações isoladas e desorganizadas, exprimindo um gesto de desespero individual mas inspirado pela força do coletivo.

Além dessas manifestações pontuais, a população vem convivendo passivamente com um serviço que normalmente é de má qualidade, entretanto ela tende a ser mais sensível e crítica à tarifa cobrada. O movimento Passe Livre sugere isso com destaque à proposta Tarifa Zero. Naturalmente a tarifa, pela sua relevância e visibilidade, tem um grande apelo, mas ela reflete apenas um dos sintomas que expressam os problemas de transportes em nossas principais cidades.

Vale a pena ressaltar que a tarifa resulta fundamentalmente: a) do custo para se fornecer o serviço de transporte para cada passageiro e b) da parcela que será subsidiada, sendo que neste artigo optamos por enfatizar o primeiro tema, isto é, o custo associado ao transporte público, que depende de vários

fatores, dentre os quais destacamos:

- A organização espacial das atividades socioeconômicas. Ou seja, se espera que um desenvolvimento mais compacto e equilibrado, buscando um melhor balanceamento entre moradias e empregos e uma maior proximidade entre elas e demais atividades, contribua para deslocamentos mais curtos, que podem ser realizados a pé e por bicicleta, requerendo menos infraestruturas para o transporte motorizado e minimizando os custos derivados.

- Na medida em que se deve garantir o acesso da população a todo o território metropolitano, pressupõe-se ser necessária uma rede estruturante de transporte, compatível com princípios de equidade e de desenvolvimento sustentável, e que proporcione a integração entre as diferentes modalidades. De tal forma que as modalidades de maior capacidade, como o trem e o metrô, assumam um papel principal no sistema e sejam alimentadas pelas de menor capacidade, garantindo uma maior racionalidade e eficiência e, conseqüentemente, custos menores.

- A capacidade e a qualidade de serviço a serem fornecidas aos usuários, cujos padrões definem os custos.

O custo de transportes que vai determinar o valor da tarifa é, portanto, influenciado por dimensões que normalmente não são percebidas, mas que precisam ser explicitadas, valorizadas e tratadas nesse processo por meio de funções como:

1. Planejamento urbano que promova uma mobilidade baseada nas modalidades menos agressivas ambientalmente e de maior produtividade social;

Reduzir tarifa garantindo qualidade

2. Planejamento da rede estrutural e integrada de transportes, articulada ao uso do solo e às políticas habitacionais;
3. Projeto do sistema de transporte que dimensione a oferta de acordo com a demanda a ser atendida e com apropriada qualidade de serviço;
4. Operação e manutenção dos transportes;
5. Monitoração e controle do desempenho dos transportes, da oferta praticada e da qualidade de serviço fornecida aos passageiros.

Nas cidades brasileiras, o modelo tradicionalmente adotado contempla a privatização da operação do serviço, que é uma das cinco funções citadas anteriormente. No entanto, o que se verifica de uma forma geral é que a administração pública, seja municipal seja estadual, também não exerce plenamente as outras quatro atribuições. Ou seja, não planeja ou então realiza planos urbanos e de transportes muito mais para cumprir uma exigência legal e não como um instrumento efetivo de transformação. Também não projeta nem controla a oferta de transporte público, bem como o espaço viário usado indiscriminadamente pelos automóveis. Certamente isso interfere não só na tarifa, mas na qualidade do transporte, que seguramente não corresponde ao valor cobrado ao passageiro, podendo ser este um dos principais motivos de insatisfação.

Nesse contexto, e considerando a repercussão que vem sendo dada ao Movimento Passe Livre, tem-se uma ótima oportunidade para se incluir na pauta de discussão sobre a redução da tarifa, que as Prefeituras e Governos

Estaduais cumpram com o seu dever de planejar, projetar e controlar os serviços de transporte público. Essas ações só dependem de disposição política para se investir na qualificação profissional e em um marco institucional preparado para bem executar suas obrigações.

E que isso ocorra em ambientes transparentes e participativos, que incentivem o exercício de cidadania e a construção de um projeto para a metrópole.

Espera-se assim se dispor de condições favoráveis para que: 1) os recursos governamentais em transportes sejam orientados prioritariamente à mobilidade não motorizada (a pé e bicicleta), ao transporte público e mesmo para seu subsídio, envolvendo inclusive uma maior participação do empresariado e dos usuários de automóveis, e 2) se promovam não só a redução das tarifas, mas também uma qualidade de transportes digna para a população.

R\$ 0,20

Está claro que os R\$ 0,20 foram só a gota d'água e/ou a ponta do iceberg ... como passou a ser bordão das primeiras análises, após a surpresa inicial com as pulverizadas e massivas manifestações dos últimos dias.

É também evidente que só pela política (a velha e boa política... à qual já estávamos meio desacostumados!) será possível construir soluções de compromisso para o multifacetado quadro que os “gritos das ruas” trouxeram à tona... o que não significa que elas não devam se assentar sobre fundamentos objetivos, técnicos, se se quer que elas sejam consequentes e sustentáveis também no médio e longo prazo. Inclusive para que possam emergir e ser arroladas novas hipóteses/alternativas de solução, não vislumbradas inicialmente, a olho nu: isso sabem os governantes!

Os pleitos iniciais começam a ser atendidos. Inúmeras cidades já anunciaram a redução de suas tarifas em função de algumas desonerações tributárias. No início da noite de ontem, São Paulo e Rio, principais centros das manifestações, se incluíram nesse rol - indo além daquilo que previamente anunciaram como resultado daquelas desonerações. Os primeiros anúncios não deixaram claro mas, para tanto, muito provavelmente tais decisões passaram a contar com algum mecanismo adicional para financiamento do setor. O tema é complexo e merece algum detalhamento.

Nas milhares de cidades e regiões metropolitanas brasileiras há casos de tarifas quilométricas, zonais e únicas (por linha/trecho ou por tempo). Sistemas de arrecadação tarifária privada (como numa típica e clássica concessão) e outros públicos. Algumas em que os poderes públicos aportam algum tipo de subsídios e outras não (fiel ao primado do “por-conta-e-risco” das concessões). Algumas com algum tipo de “câmara de compensação” (entre linhas e/ou áreas) e outras não. Algumas com sistemas de bilhetagem por papel, outros magnéticos, outros com “cartões inteligentes” (que possibilitaram integrações sem a necessidade, obrigatória, da existên-

Frederico Bussinger

Engenheiro e ex-Secretário
Municipal dos Transportes



cia de terminais físicos). Ou seja, múltiplas combinações são possíveis.

Quando a tarifa é definida por linha/trecho, a arrecadação é privada e inexistente subsídio (o que acontece na maioria – quantitativa - das cidades), independentemente do tipo de bilhetagem, as tarifas são definidas por planilhas derivadas das tradicionais introduzidas pelo GEIPOT (1, 2, 3).

São Paulo, o berço dos recentes movimentos, tem tarifa temporal, sistema de arrecadação pública, subsídios (pesados!), uma “câmara de compensação” implícita (a denominada “conta sistema”), “cartões inteligentes” (meio material/contratual do “bilhete único” - desde 2004) e alguns valores tarifários diferenciados (com desconto). Esse sistema, para aumentar a complexidade, abrange ônibus, metrô e trens metropolitanos (desde 2006). Daí porque muitas análises da “evolução tarifárias” (1, 2) induzem a erros, pois comparam “produtos” diferentes: Antes de 2004, valor de tarifa “por trecho”; atualmente até 4 viagens, dentro de 3 horas (incluindo metrô e trem)!

A melhor forma de expressar a “conta sistema”, é uma caixa d'água. Esta tem entradas (receitas tarifárias + receitas extra-tarifárias + compensações) e saídas (remunerações de concessionários + remunerações de permissionários + despesas de operações de terminais + de comercialização de bilhetes + de fiscalização).

A diferença entre entradas e saídas, normalmente deficitária, requer subsídios (bilionários!). E, estes, certamente, transparência (uma das mensagens subliminares das ruas) e novas fontes de financiamento (sendo a CIDE, aparentemente, a mais à mão).

Em SP, berço dos recentes movimentos, o reajuste de R\$ 0,20 foi revogado. Em valores e percentuais diversos, também em dezenas de outras cidades. Mas o trans-

porte público, “direito do cidadão; dever do estado” (*), segue na pauta das manifestações e torna-se prioridade da pauta estratégica do GF, de Governadores e Prefeitos. Uma primeira reunião está agendada para esta segunda (24) à tarde e, certamente, transparência e formas de subsídio deverão estar na mesa nessa rodada inicial - seguidas de gestão e novos empreendimentos.

A expectativa e a torcida são grandes! Felizmente, como contribuições, ao contrário do que cantava Taiguara (2) (“Nós estamos inventando a vida / Como se antes nada existisse...”), há enormes acervos de estudos, discussões, propostas e experiências sobre o tema, produzidos nas últimas décadas: Estão em diversos núcleos pelo País a fora, o principal deles na Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP): por que não convidá-la à mesa das negociações, ao menos como assessora técnica?

“**Caixa Preta**”: Diversos instrumentos com o tempo foram sendo desenvolvidos para dar maior transparência aos dados e aos critérios de cálculo – ao menos para técnicos, parlamentares, órgãos de controle e formadores de opinião:

1) Inicialmente o GEIPOT(1, 2,3) concebeu suas planilhas, largamente difundidas e usadas em quase todos os municípios brasileiros.

2) Transporte urbano é tratado pela [Lei Orgânica do Município de SP](#) – LOM nos art. 172ss. O art. 178, § único determina que o Prefeito encaminhe à Câmara, com 5 dias de antecedência, “as planilhas e outros elementos que lhe servirão de base, divulgando amplamente para a população os critérios observados”. Na maioria dos municípios há determinações congêneres; incluindo audiências públicas em diversos casos. Basta, portanto, que vereadores, entidades da sociedade, imprensa... o exijam (no padrão de qualidade necessário!), o analisem e ajam!

3) A proposta de reajuste para os R\$ 3,20 ([Dec. nº 53.935 – de 25/mai/2013](#)), como nos reajustes anteriores, foi tempestivamente encaminhada pelo prefeito Haddad em 22/MAI/2013; acompanhada de dezenas de detalhadas planilhas.

4) O [Dec. nº 47.139](#), de 27/mar/2006, criou a “Comissão de Acompanhamento da [Conta Sistema](#)”, instrumento econômico-financeiro central do sistema paulistano. Tal comissão estabeleceu dinâmica de reuniões mensais para análise detalhada do desempenho do mês anterior: Basta garantir seu funcionamento; se necessário, reformulando sua composição.

Subsídio: A dimensão do subsídio depende, obviamente, de um lado, dos custos do sistema; de outro das suas receitas.

Custos: Dependem da produtividade/eficiência do sistema e, esta, de diversos fatores, objeto das planilhas. Mas um se destaca: A velocidade média de circulação que vem sendo reduzida – muito em função do aumento exponencial das frota urbanas; impulsionado, no passado recente, pelos incentivos à aquisição carros novos. A reversão do quadro, para resultar na redução das despesas de custeio, demandam pesados investimentos, tanto na infraestrutura como em sistemas, RH e gestão.

Investimentos: Ao contrário do que pode parecer à primeira vista, o principal entrave para um maior fluxo de investimentos não tem sido a falta de recursos... mas a baixa taxa de execução do orçamentariamente dotado: Superar 50% tem sido exceção – como o foi caso do “[Expresso Tiradentes](#)” (2,3,4). Às vezes sequer se ultrapassa 1/3!

1) Razões há várias... mas uma é kafkiana: As dificuldades para se fazer projetos, e licenciá-los, sem que haja dotação para o empreendimento; o que gera um círculo

vicioso: Quando a dotação chega a ser prevista, não há tem hábil para se fazer o projeto, licenciá-lo e executá-lo no(s) exercício(s). Ou o que é pior: Faz-se projetos “de-qualquer-jeito” (maus projetos!) “só-para-se-gastar-o-dinheiro”! Esse círculo precisa ser rompido! Necessário haver (alguns) “projetos-de-prateleira”.

2) As carências no setor demandam tanto o aumento da taxa de execução como do montante dotado. Se os não-reajustes (ou reduções!) tiverem que ser efetivamente financiadas com recursos transferidos de investimentos, a situação tendo a se agravar. Urge, portanto, prover-se novas fontes de financiamento para o setor.

Fontes de financiamento

1) Nos municípios nos quais inexistente subsídio, as “gratuidades” são rateadas pelos demais usuários: O pai paga mais para o filho, estudante, pagar 50%. O filho paga mais para o pai, idoso, não pagar nada. Etc. Etc. Nesses casos, a provisão de fontes externas para arcar com as gratuidades pode ser importante instrumento da “modicidade tarifária” (art. 6º da “Lei de Concessões”).

2) Tanto para esses como para os municípios que subsidiam parte dos custos (como SP), o instrumento mais à mão é a CIDE(proposta que foi levada pelos Prefeitos à Presidência da República).

3) A CIDE foi criada pela Lei nº 10.336/2001: uma contribuição “incidente sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás natural e seus derivados, e álcool etílico combustível...” cujo produto da arrecadação seria destinada a “I - pagamento de subsídios a preços ou transporte de álcool combustível, de gás natural e seus derivados e de derivados de petróleo; II - financiamento de projetos ambientais relacionados com a indústria do petróleo e do gás; e III - financiamento

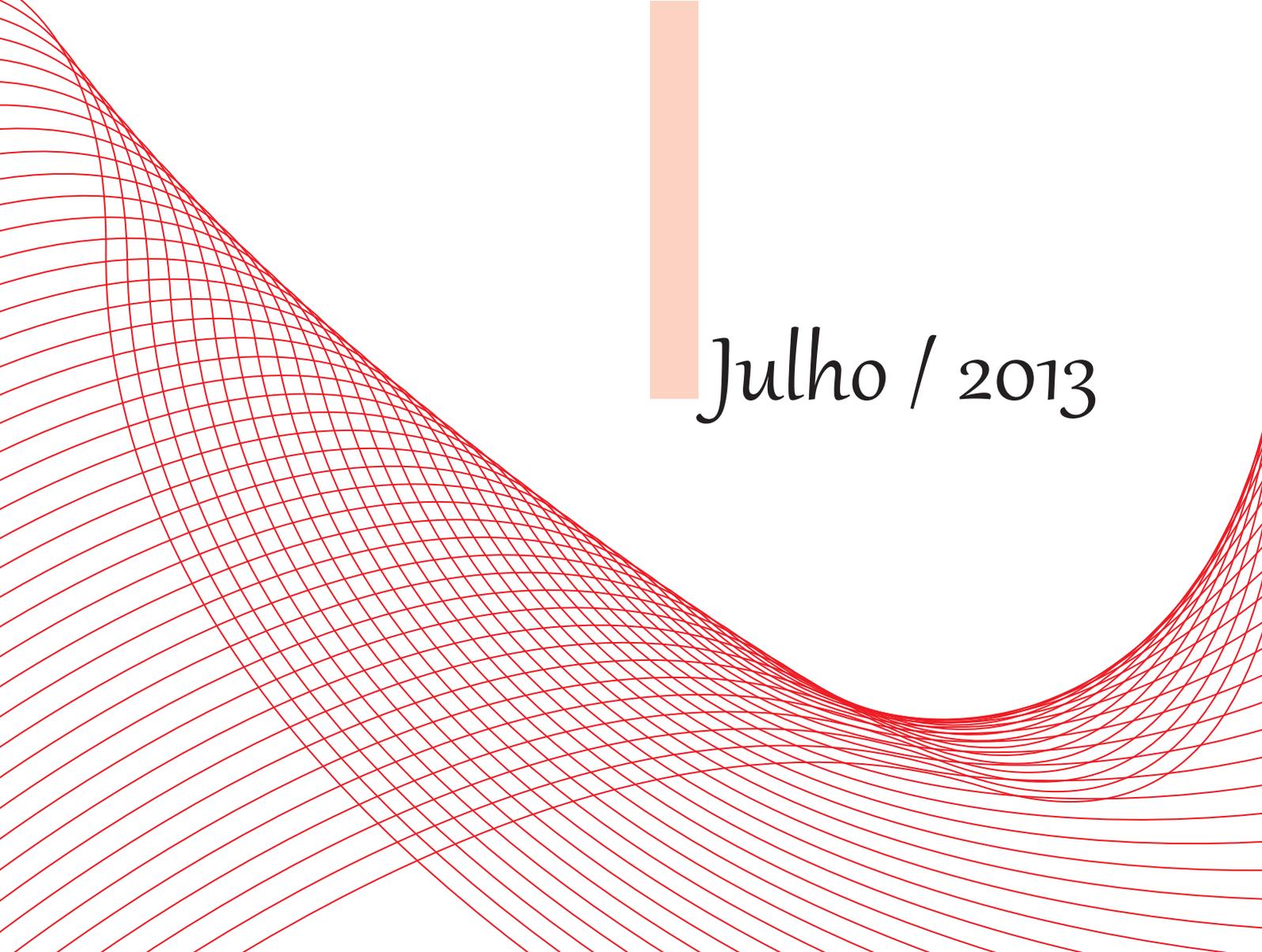
de programas de infraestrutura de transportes”. Atenção: custeio de transporte público urbano não estava explicitamente incluído!

4) A Lei foi sendo alterada e re-regulamentada; em geral com sucessivas reduções de alíquotas. Há um ano atrás elas foram zeradas, de forma a compensar o reajuste dos preços de produção dos combustíveis. Só de 2008 até agora as estimativasé que deixaram de ser arrecadados R\$ 22 bilhões com tais reduções (suficientes para 17 anos de subsídios ao sistema paulistano; ou implantação de uma rede de metrô maior que a atualmente existente em SP!).

5) Tem sido cogitada a criação de uma “CIDE-Municipal”. Mas talvez seja mais simples restabelecer-se as alíquotas (por Decreto) e, se necessário, ampliar seu escopo (para incluir custeio dos transportes públicos) – agora mais que legitimado!

6) A “Conta-Sistema”, em SP (e congêneres em diversos outros municípios), mecanismo extremamente confiável, como “glicose-na-veia”, seria instrumento pronto e fácil para operacionalização, imediata, de tais subsídios.

Dados há. Conhecimento e propostas também. Parodiando conhecida marca de produtos esportivos, “just-do-it”!

A decorative background consisting of a grid of thin red lines that curve and warp across the page, creating a sense of depth and movement. The grid is denser on the left side and becomes sparser towards the right.

Julho / 2013

“Ao usuário do Metrô interessa que o serviço seja o melhor e um só. Que seja transportado igualmente, tratado igualmente e orientado igualmente seja quem for o operador das linhas que usa.”

Plínio Assmann

Transporte público: qualidade, custo e tarifa zero

Ailton Brasiliense Pires
Presidente da ANTP e
Luiz C. Mantovani Néspoli
Superintendente da ANTP



Um dos importantes dispositivos trazidos pela Lei 12.587 (Lei da Mobilidade Urbana) trata da política tarifária. Uma delas é a distinção entre a “tarifa de remuneração” pelos serviços de transporte coletivo de passageiros prestados pelo operador e o “preço público” – que é a tarifa fixada pelo Poder Público e cobrada ao usuário dos serviços. Essa distinção é muito importante para tornar mais claras duas questões: quanto custa o serviço de transporte e quem deve pagar esta conta.

Na discussão sobre os custos de transporte, há algumas experiências, como a remuneração pela quilometragem rodada, a remuneração pelo número de passageiros transportados e a mais utilizada, a remuneração por passageiro x quilômetro. As duas primeiras maneiras podem permitir brechas para maus serviços, como operar com oferta excessiva, e conseqüentemente com o sistema ocioso (primeiro modelo) ou operar os serviços com insuficiência de oferta e, conseqüentemente, com lotação excessiva (segundo modelo). A terceira maneira, ao vincular os dois fatores, busca uma oferta compatível com a demanda segundo níveis de serviço de qualidade satisfatória.

De qualquer maneira, em qualquer um deles, o custo operacional dos serviços é dependente da configuração dos serviços (disposição de itinerários, extensão de linhas, frequência de serviços e velocidade média dos ônibus), já que os insumos são variáveis associadas à quilometragem rodada, e a mão de obra é função da frota de ônibus utilizada. Mais do que discutir o custo de manutenção, pessoal e frota, trata-se, também, de discutir, como os serviços são planejados espacial e operacionalmente.

Por outro lado, se a política tarifária da cidade define que o usuário do serviço deve pagar pelos serviços prestados, passa a importar quantos passageiros utilizam o serviço disponibilizado, que em geral é traduzido por um índice – índice de pas-

sageiros por quilômetro (IPK). Há, então, a necessidade que a configuração dos serviços – espacial e operacional – seja eficiente no transporte do maior número de pessoas. Havendo mais pagantes, naturalmente menor será o valor para cada um dos passageiros. Neste modelo, as gratuidades previstas em lei – as constitucionais (idosos e deficientes) e as históricas (carteiros, poder judiciário e polícia) – e as viagens com descontos (estudantes) devem ser debitadas dos demais passageiros pagantes das tarifas cheias.

Em algumas cidades, para eliminar o peso dos descontos, o Poder Público cobre a diferença, subsidiando o serviço. Em São Paulo, isto consome mais de R\$1,2 bilhão de reais anualmente, e no Estado do Rio de Janeiro, R\$500 milhões, recursos cobertos pelo Tesouro Público, em outras palavras, pelos impostos e outras fontes de arrecadação públicas. Neste caso, quem paga a diferença são todos os cidadãos. Ressalta-se que, no caso dos sistemas sobre trilhos, há elevados subsídios em face dos sistemas requererem vultosos investimentos, seja para construção de novas linhas, seja para reforma e modernização dos sistemas.

Pelo menos duas outras políticas foram muito importantes no intuito de minimizar o custo do transporte para o passageiro. A primeira delas foi a publicação, em 1985, da lei que instituiu o Vale-Transporte, que estabeleceu que parte do custo do transporte do trabalhador fosse paga pelo empregador. Neste caso, o trabalhador paga apenas 6% do seu salário, o que significa pagar R\$40,00 para um mês de transporte (economia mínima de R\$82,00), caso receba um salário mínimo. A segunda foi a instituição do Bilhete Único (tarifa temporal), válido durante um período e permitindo ao usuário se transferir livremente para até três linhas de ônibus durante sua viagem, introduzida em São Paulo, em maio de 2004. O Bilhete Único permitia, inicialmente, a realização de transferências livres entre linhas (ou entre ônibus na mesma linha) sem acréscimo de custo dentro de um período inicial de

Transporte público: qualidade, custo e tarifa zero

duas horas. Posteriormente, em 2005/2006, a utilização deste bilhete foi admitida também no metrô e a na ferrovia, sendo cobrada uma parcela adicional pelo sistema sobre trilhos e, finalmente, em 2008, o período de uso foi estendido para três horas (mantendo-se as duas horas originais para estudantes e vale-transporte).

As transferências livres entre ônibus em São Paulo, em 2012, segundo dados da SPTrans, representaram 967 milhões de viagens em 2,9 bilhões, ou 33,4% do total. A adoção da medida acrescentou, já no primeiro ano de uso, cerca de 900 milhões de viagens no sistema de ônibus de São Paulo (saltou de 1,6 bilhão em 2004, para 2,5 bilhão em 2005). Com a adoção deste bilhete para os sistemas sobre trilhos (metrô e ferrovia), em 2006, a demanda diária passou dos 4 milhões de viagens (2,6 no metrô e 1,4 na ferrovia) para 7,5 milhões em 2013.

Neste momento, volta à discussão, e de forma mais acalorada, a desoneração da tarifa. Incidem sobre a planilha de custos quatro tipos de impostos, dependendo do item considerado: PIS e COFINS (federais), ICM (estadual) e ISS (municipal). Naturalmente, que a supressão destes impostos reduzirá, necessariamente, o custo operacional do sistema. Aqui há duas discussões importantes: ao suprimir estes impostos, os respectivos tesouros federais, estaduais e municipais deixarão de receber parcelas provenientes do sistema de transporte e, como os orçamentos são limitados, algum setor da administração pública deixará de receber os valores correspondentes; por outro lado, a redução dos custos operacionais poderá ser rapidamente consumida se a configuração espacial e operacional do sistema de transporte da cidade for ineficiente, elevando novamente os custos operacionais que, no reajuste seguinte, eliminará o benefício inicial. A adoção da tarifa-zero só agravará a situação exposta, já que os custos serão totalmente cobertos pelo orçamento público, com recursos que serão transferidos de outros setores da administração, sem falar que a demanda irá aumentar significativamente, o que exigirá uma maior oferta de

transporte e, portanto, elevando o custo operacional e, conseqüentemente, carregando mais recursos de outros programas públicos, a menos que novos impostos sejam criados, o que é insustentável politicamente. Nas experiências mundiais deste modelo, houve aumento de demanda de 50% e de até 300%, como foi o caso de Hasselt, na Bélgica (passou de 360 mil viagens, em 1997, para 4,5 milhões, em 2012). A adoção da tarifa zero consumirá grande parte do recurso disponível para investimento em infraestrutura e programas sociais. Sem esse recurso, investimentos serão suspensos e programas de governo serão cancelados. Acrescente-se que a adoção da tarifa zero será um grande atrativo para transferência de parte das viagens hoje realizadas por metrô, ferrovia, motocicletas, bicicletas e a pé, sem falar da substituição das viagens de automóvel por ônibus para uma parte da população. Logo, é de se esperar que a demanda no sistema de ônibus cresça de 30 a 50%, saindo, no exemplo de São Paulo, dos atuais 10 milhões de deslocamentos por dia para 13 a 15 milhões de deslocamentos, requerendo uma maior oferta de transporte e, conseqüentemente, maior custo do serviço. Se não se impuser limites de uso, o custo poderá se tornar insuportável para governos e sociedade (veja o exemplo de Hasselt, na Bélgica).

Tecnicamente, a tarifa zero é perfeitamente admissível. No entanto, sem que ocorra uma mudança substancial no planejamento urbano das cidades (cidades mais compactas, corredores mais adensados) e na qualidade da prestação dos serviços e na sua eficiência – racionalização de itinerários, construção de corredores de ônibus com nível de desempenho semelhante a metrôs, prioridade no uso do espaço público nas principais vias que circulam os ônibus, restrição de estacionamento de automóveis, fiscalização eletrônica dos serviços e outras medidas que favoreçam o desempenho dos ônibus – os custos operacionais poderão alcançar níveis estratosféricos e impagáveis e o caos será instalado no serviço de transporte da cidade. O impacto do congestionamento para a circulação dos ônibus foi calculado em estudo

Transporte público: qualidade, custo e tarifa zero

realizado pela ANTP e o IPEA, de 1998, que concluiu que os atrasos elevavam em 16% o valor da tarifa (imaginando uma velocidade média dos ônibus de 20 km/h, em contraposição a 12 km/h). Com o aumento do grau de congestionamento, hoje o impacto é estimado em 25%, ou seja, a tarifa poderia ser, em valores atuais, de aproximadamente R\$2,25.

Com relação a quem paga a conta, mesmo que o sistema sofra uma revisão completa e se torne eficiente e barato, cabe ainda a indagação do que venha a ser melhor para a cidade e para os cidadãos. Seria a cobertura dos custos do transporte pelo tesouro municipal – tarifa zero (toda a população)? Ou pelos usuários dos serviços (pagantes)? Ou ainda pelos beneficiários indiretos do transporte que é o setor produtivo da atividade econômica (a indústria, o comércio e os serviços)? Essa discussão já teve lugar por ocasião da criação do Vale-Transporte. Do lado da cobertura dos custos (quem paga a conta), não seria melhor um aprimoramento desse benefício, ampliando suas vantagens para os trabalhadores formais, e uma ampla discussão pública sobre gratuidades ou sobre quem deve pagar o transportes dos trabalhadores informais? Em outros termos, quanto a população estaria disposta a subsidiar gratuidades e tarifas com desconto, retirando estes recursos de outros programas sociais?

São Paulo, em 1950, tinha pouco mais de dois milhões de habitantes, ocupava uma área seis vezes menor que a atual, tinha 70 mil carros e 500 quilômetros de linhas de bondes. Nessa cidade compacta e adensada, o transporte coletivo transportava quase todo mundo e o tempo médio de viagem casa-trabalho era de 10 minutos. Hoje é de 64 minutos. Segundo especialistas, o IPK nas linhas de transporte coletivo na cidade chegou a ser de 10 passageiros por quilômetro no passado. Hoje é menor que 2. O que fez a cidade ser daquela forma?

Foi a maneira como se estruturou ao longo de corredores de transporte coletivo,

especialmente das linhas de bonde, que se adensaram e aproximaram as moradias dos locais de trabalho. Ao contrário, a partir da adoção da opção de desenvolvimento urbano baseado no automóvel, a cidade se esparramou, a terra mais próxima ficou mais cara, criando pressão sobre as populações de baixa renda. Com isso, uma parcela desta população se agrupou em favelas ou cortiços próximos das áreas de emprego e outra, mais significativa em volume, buscou moradias compatíveis com sua renda, sendo empurrada para áreas mais distantes do centro, cabendo ao sistema de transporte a sua viabilização. Daí a importância de um Plano Diretor que seja seguido efetivamente e que oriente um plano de mobilidade urbana que configure sistemas de transportes mais eficientes e de melhor qualidade.

Assim, sobra uma discussão importante, com questões que têm que ser colocadas em um plano prioritário em relação à política tarifária: Há um plano diretor da cidade que seja capaz de produzir progressivamente transportes mais eficientes e baratos no futuro? Há investimentos públicos no sistema de transporte coletivo de passageiros que objetivem aumentar sua eficiência e minorar seus custos? Há um plano de mobilidade urbana em que a configuração espacial e operacional do transporte – a oferta – esteja bem dimensionada? A rede de transporte é eficiente?

A forma como a rede de transporte está posta nas cidades tem a qualidade exigida pela população e é a que gera menos custos? Há superposição de linhas? Os itinerários são racionais? A frequência está adequada à demanda?

O Poder Público tem interesse em redistribuir equitativamente o espaço viário público, transferindo espaços hoje ocupados por automóveis para serem utilizados por ônibus, sabendo-se que uma faixa de tráfego em que circula livremente ônibus pode transportar no mínimo 10 vezes mais pessoas do que sendo utilizada por automóveis? Como vemos, antes de discutir quem paga a conta, é preciso discutir a qualidade do serviço, se seu custo pode ser reduzido sem perda da qualidade e quanto custará o serviço desejado. Caso contrário, estaremos subsidiando a ineficiência.

O povo pede nas ruas melhores transportes públicos

Ivan Metran Whately
Consultor em Planejamento de Transporte; Diretor do Depto de Mobilidade e Logística do Instituto de Engenharia.



As manifestações recentes do povo nas ruas evidenciam a insatisfação com os serviços públicos essenciais em nossas cidades. A disputa pela redução das tarifas foi apenas um estopim que fez explodir protestos de todo tipo. Excluídas as reclamações relacionadas com Corrupção, pela sua subjetividade e natureza ética, abordamos neste artigo as demais que são objetivas e relativas ao dia a dia de todos os cidadãos: Transporte, Saúde, Educação e Segurança!

As reclamações não começaram agora, há muitos anos convivemos com serviços públicos calamitosos. Para contornar essa situação, durante muitos anos, as camadas mais ricas da sociedade buscam por conta própria soluções individuais, tais como: planos de saúde, escolas particulares, segurança privada e transporte individual. O jeitinho brasileiro sobrevive sonolento por décadas.

A realidade que estamos vendo agora em nossas cidades, principalmente nas metrópoles, é que esse modelo do “vire-se quem puder” entrou em colapso e os protestos contra ele ganharam as ruas do País. As pessoas despertam da sonolência hipnótica que manteve a sociedade adormecida. Hoje a população grita nas ruas pela melhoria da qualidade dos serviços públicos.

No caso dos transportes, complicou de vez o caos do trânsito nos centros urbanos - com ou sem manifestações - e as pessoas não encontram alternativa satisfatória para seus deslocamentos através dos transportes públicos, porque são insuficientes e, em geral, de má qualidade. Tanto o povo quanto os governantes sabem que há necessidade de implementar melhorias urgentes nos transportes públicos. Mas isso não acontece. Ao mesmo tempo, verificamos inúmeras contradições perpetradas em todas as cidades. Os governantes, em seus discursos, declaram prioridade aos transportes coletivos, porém a execução das ações mostra outra realidade. Os investimentos e a rapidez na execução das obras para transporte individual (rodovias,

anéis viários, avenidas, viadutos, túneis) sempre superam as ações para transporte público (corredores, BRT's, VLT's, trens e metrô), que dispõem de menos recursos por ano e são sempre lentas. Não à toa, no mundo real somos levados a concluir que - voluntariamente ou não - a opção sempre foi dada aos transportes individuais em detrimento do transporte público.

As contradições não param por aí. A política econômica nacional caminha no mesmo rumo de priorização do transporte individual. Para aquecimento da economia, substitui a modernização e a ampliação das infraestruturas de transportes públicos pelo consumo estimulado de carros e motos pela população. Em termos práticos, as isenções de impostos reduzem o preço das aquisições de veículos e há incentivo aos financiamentos com prazos de até 10 anos. Isso resulta na massificação do automóvel, trazendo consigo poluição atmosférica e saturação do espaço público no sistema viário.

O consumo de automóveis como forma de realização da política econômica nacional contraria a eventual liberação das vias para circulação dos transportes públicos. Como é óbvio, as soluções para melhorar os transportes públicos em nossas cidades não serão definidas pelos manifestantes, eles nem mesmo sabem o que fazer depois de um protesto. Mas eles sabem cobrar respostas rápidas e o governo precisa institucionalizar as mudanças.

Enquanto não houver uma tomada de consciência sobre as causas reais das contradições em todos os níveis de governo, acompanhada de providências efetivas para definição de uma Política de Mobilidade Urbana que priorize os serviços de transportes públicos, estaremos testemunhando apenas a adoção de medidas nefastas, desprovidas de efetividade e que, o que é mais grave, põem em risco os direitos dos cidadãos e a vida civilizada em nossas cidades.

Manifestação pública da NTU

Senhoras e Senhores, Bom Dia! Quero, primeiramente, cumprimentar e agradecer a presença de todos que acompanham este Seminário: especialistas no tema mobilidade urbana, estudantes e pesquisadores do assunto e, em especial, os cidadãos que entendem a importância desse evento, justo agora, no momento em que o país discute a qualidade do transporte público urbano. Quero ainda, na pessoa do secretário adjunto de transportes do Estado de São Paulo, Peter Walker, saudar todas as autoridades aqui presentes.

Cabe a mim, como Presidente Executivo da **Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU)**, que representa mais de 600 empresas e 80 entidades do setor, entre associações, sindicatos e federações, nos 27 estados deste país, fazer algumas considerações que julgo imprescindíveis no atual cenário de protestos e de clamor das ruas.

Estamos vivendo, certamente, um momento histórico para o Brasil. E ao contrário do que muitos imaginam, nós, do setor de transportes urbanos, consideramos, sim, muito oportuno que o acréscimo de 20 centavos na tarifa de ônibus em São Paulo, tenha dado partida numa discussão, que há muito tempo nós, empresários, tentamos encaixar na agenda do poder público. E digo mais: essa pauta chega com atraso de, pelo menos, 20 anos. Esse é o tempo que o país deixou de olhar para a mobilidade urbana, tema que surge, agora, com pompa e circunstância no festivo cenário de copa do mundo, e das olimpíadas.

Nada contra isso, mas quero esclarecer aqui, que muito antes desses eventos esportivos e desse sonoro grito que vem das manifestações públicas, nós mesmos, que operamos esse imenso sistema de transportes, já fazíamos prognósticos para mudanças, quando, por inúmeras vezes, identificamos o que hoje se transformou no pano de fundo dessa crise de proporções, ainda, incalculáveis.

Otávio Cunha

É presidente-executivo da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU).



Nesses 20 anos, três bandeiras foram içadas pela NTU: a **prioridade ao transporte público, a desoneração das tarifas e a subvenção para as gratuidades. E elas apontam para redução de tarifas e melhor qualidade nos transportes públicos** vejam que se estas propostas tivessem sido empunhadas pelos governos federal, estadual e municipal, nossa realidade seria outra.

Temos mostrado, insistentemente, a todas as esferas de poder público, que precisamos de apoio para alimentar e gerir esse sistema, que requer investimentos urgentes para atender a todas as demandas da população, por um transporte de maior qualidade. Mais que isso, estamos cientes de que nosso modelo atual de gestão do transporte público carece, ainda, de revisão imediata, visto que há muito tempo deixou de contemplar as expectativas do cidadão, que, cansado de esperar, foi às ruas brigar por um transporte, verdadeiramente, eficiente.

Nesse contexto, está claro para nós que vamos ter que investir em um modelo que seja capaz de prever novas demandas da sociedade e do próprio setor, nos próximos anos. E a lei **12587/2012, Estatuto da Mobilidade Urbana**, dá as diretrizes, para buscarmos um transporte público de excelência, o que significa dizer que teremos que dar maior prioridade ao transporte público, impor restrições ao transporte individual motorizado, distinguir entre tarifa pública e tarifa de remuneração, Plano Diretor e Plano de Mobilidade.

E se temos, agora, uma legislação específica e temos recursos para infraestrutura, nos falta construir os planos de mobilidade em consonância com os desejos da sociedade civil organizada.

Para que entendam o tamanho desse sistema que temos nas mãos, e o quanto é vital que tenhamos o suporte robusto de um parceiro capaz de impulsionar projetos

Manifestação pública da NTU

adormecidos há tanto tempo, informo que temos hoje, 1.800 empresas de ônibus urbano na praça e que elas possuem, juntas, o equivalente a uma frota com 107 mil veículos. E que esses ônibus transportam, em média, 40 milhões de passageiros por dia, em 3.311 cidades brasileiras.

Esse é o tamanho do nosso empreendimento. Muito além disso, esse também é o tamanho do nosso desafio! Tamanho do desafio que temos hoje, diante da urgência de reverter e melhorar um quadro que vem se agravando a cada dia, desde a extinção da antiga EBTU, Empresa Brasileira de Transporte Urbano, que deixou de existir lá pelos idos de 1990.

Nesse momento em que a sociedade clama por melhores serviços, por mais qualidade e tarifas reduzidas, é preciso esclarecer, ainda, que tarifa zero custaria hoje, ao governo, 30 bilhões de reais para um serviço considerado por todos como de baixa qualidade. E para se ter uma ideia do quanto esse número é absurdo, basta dizer que o serviço de transporte na França e em Madri, considerados serviços de alta qualidade, custa, por passageiro, 11,00 reais, incluindo a tarifa e subsídio. Enquanto a tarifa média no Brasil é de 2,60 reais, ou seja, 4,2 vezes menor. Mais uma vez é preciso que se diga que transporte de qualidade custa mais caro e, como sabemos, isso vale para todo bem e serviço prestado. Mas isto explica parte do problema, mas não é tudo.

Mesmo em face desse quadro que acabei de traçar, da falta de um poder público atuante no nosso setor e da ausência de investimentos contínuos, é preciso deixar claro que: por mais que se arvorem em apontar nosso segmento e os empresários do sistema como únicos culpados dessa crise, e pelo serviço de qualidade tão arranhada, preciso dizer a todos que não existe um só culpado. E que também não existem inocentes. Existem, sim, muitos erros estruturais que precisam ser corrigidos. Resguardando as proporções, tal qual fazemos quando corrigimos a rota de um

transporte para otimizar o rendimento da viagem, e beneficiar a todos os envolvidos no processo. Precisamos construir redes de transporte público, multimodais e integradas e que atendam os interesses de deslocamento da população.

É com esse espírito crítico, porém, propositivo, que a NTU vem se esforçando para chamar a atenção das autoridades sobre a pauta do setor, em todos esses anos. Foi, também, com a mesma postura, que a NTU se antecipou a esse debate. E já propôs, por exemplo, a redução de 30% nos custos através da desoneração, incluindo aí os subsídios públicos. No entanto, nada avançou nesse sentido.

Outras sugestões passaram pelos gabinetes do poder público nesses 20 anos, mas ...senhores... de nada adianta pensar melhorias para o nosso fragilizado sistema de transportes urbanos sem antes reconhecer erros que todos nós, protagonistas dessa história, temos cometido...

Temos errado, sim, por não vislumbrar alternativas e formas de sensibilização do governo federal no atendimento das reais demandas do setor e nos entaves que se interpõem entre o querer fazer e o fazer. E nós, eu afirmo, queremos muito fazer o melhor. E acredito piamente que essa vontade também é latente na esfera pública municipal, apesar de todos os percalços até aqui. E digo isso com a tranquilidade de quem conhece as dificuldades e a burocracia das administrações públicas de uma maneira geral, com raras exceções.

Por essa e por muitas outras razões que não cabem aqui, nesse momento, quero antecipar, em primeira mão aos senhores, que a NTU persiste na linha propositiva que norteia a estratégia de mudanças para o setor, que hoje gera 537 mil empregos diretos e 1,6 milhões indiretos. Anuncio que já finalizamos o que acreditamos ser uma mudança de paradigma para nossa área, diante da urgência de respostas à

população. Com o olhar de quem conhece bem a extensão das deficiências e das dificuldades do segmento, a NTU propõe, em nome de toda a classe empresarial, a implementação de oito medidas para mudar o quadro crítico do sistema de transporte urbano do país. Antes, porém, quero frisar, que só acreditamos em iniciativas que realmente possam nos levar à tão sonhada qualidade desse sistema, com a parceria do estado, para colocar em prática as seguintes medidas que estamos organizando em um manifesto do segmento...

Entendemos que a reorganização do setor, e a consequente melhoria do sistema de transporte urbano, passa, necessariamente, por:

- 1 – prioridade de circulação para os ônibus nas vias urbanas em detrimento do transporte individual motorizado;
- 2 – que todos os municípios tenham um plano diretor e um plano de mobilidade construído com representantes da sociedade civil organizada;
- 3 – continuidade de investimentos federais, estaduais e municipais, na infraestrutura urbana para os coletivos;
- 4 – pelo investimento em redes de transportes modernas, integradas, multimodais, racionais e de alto desempenho;
- 5 – por uma política de mobilidade, construída com a participação efetiva da sociedade, com representantes nos conselhos municipais de transporte, estabelecendo qual o nível do serviço de transporte público que se deseja oferecer a todos os cidadãos e quanto isto vai custar ao passageiro (tarifa) e quanto vai custar ao governo (subvenção) por um serviço de melhor qualidade;
- 6 – desoneração dos tributos municipais, estaduais e federal que pesam sobre o setor de transporte público;
- 7 – pela subvenção às gratuidades que oneram a tarifa paga pelos usuários;
- 8 – e, finalmente, pela subvenção ao serviço, a ser pago, através de um fundo com recursos dos combustíveis, e distribuído proporcionalmente aos municípios.

Temos mais itens nessa extensa lista, mas vou me deter, aqui, a esses pontos, que nós, operadores de todo este sistema, entendemos ser não um modelo ideal, mas, certamente, um passo definitivo para o futuro. Futuro onde teremos um transporte mais eficaz, de mais qualidade e a preços mais justos, tanto para quem paga, quanto para quem o financia.

Bem, senhores, antes de finalizar, quero ainda deixar o registro público, de que nós, operadores desse sistema, que é alvo de tanta insatisfação e críticas, que não temos orgulho do transporte público que está aí, nas ruas. Mas é preciso que se entenda que este é o serviço possível nas condições em que ele é planejado, contratado e gerenciado pelo poder público nos dias hoje. Preciso dizer, ainda, a todos aqui presentes, que, de nossa parte, em nenhum momento, houve motivos para nos envergonharmos, especialmente com relação à forma como temos conduzido nossas negociações e tratativas para mudar esse panorama junto aos principais interlocutores desse sistema. Por isso nos cai, com tanto pesar e desconforto, o discurso, que certamente é de uma minoria, que só enxerga no empresário desse sistema o vilão de um capítulo ruim da nossa história. Bem, para esses que acreditam que somos movidos pelo lucro - que é um desejo legítimo de quem está à frente de qualquer modelo de negócio, seja ele qual for - preciso deixar registrado, em nome de todos aqueles que são representados pela NTU, que, nessa área, que sempre teve um perfil tão complexo e desafiador, do ponto de vista da gestão, os empresários visam o justo retorno de seus investimentos, mesmo com toda a sorte de entraves comuns ao setor. Mas antes disso, existem cidadãos que apostam no melhor dos cenários, que é aquele em que o poder público e o setor privado trabalham em sintonia, com o propósito de oferecer serviços dignos e com alto padrão de qualidade. Esse, certamente, é o melhor dos mundos, e é o mundo em que queremos e podemos viver!

Obrigado a todos!

“Estamos diante de nova luta: a economia de mercado busca substituir o petróleo por outra fonte fóssil, especialmente o gás de xisto, hoje mais barata. As energias renováveis – entre elas o etanol, em que o Brasil jogou muitas das suas expectativas – ficarão à espera da elevação dos custos das outras fontes, que provirão de seu progressivo esgotamento.”

Adriano Murgel Branco

Com menos trânsito, tarifa de ônibus poderia ser R\$ 2 em SP

Natália Garcia

Jornalista do blog [Cidades para Pessoas](#) e da [Revista Superinteressante](#) (Abril Cultural)



As manifestações seguem pelo Brasil e as bandeiras se diversificaram (algumas até foram queimadas). Mas aqui no blog, sigo falando de mobilidade, pois acredito que o levante nacional é uma oportunidade de se aprofundar na compreensão de velhos problemas. E o trânsito de São Paulo é um deles.

A tarifa de ônibus baixou de novo. Para mim, o que há de mais nobre nessa redução é a disposição do prefeito em abrir os gastos com transportes, para que todo mundo os compreenda, e quebrar o oligopólio das empresas concessionárias (como defendeu a filósofa Marilena Chauí). E seria ótimo se a lógica “vamos tirar dinheiro da saúde e transferir para os transportes” caísse por terra. Mobilidade também é um problema de saúde pública. (Só para lembrar um dado já citado pelo médico Paulo Saldiva: 80% dos leitos do SUS são ocupados por vítimas dos poluentes emitidos no congestionamento paulistano). A cidade é um organismo interdisciplinar.

Eu tinha prometido escrever sobre soluções. Antes, no entanto, vamos compreender duas questões chave.

Primeiro: quem paga as passagens de ônibus?

De acordo com dados da SPTrans, em apenas 25% dos deslocamentos de ônibus é paga a tarifa inteira. Nas demais viagens, os custos são pagos com Vale Transporte (a empresa paga e desconta 6% do salário do funcionário), Bilhete Único (a segunda viagem em um período de 2 horas não é paga pelo usuário), integração e por isenções parciais ou totais para grupos como estudantes e idosos. Claro, esse é um dado quantitativo, não há uma leitura qualitativa de quem são as pessoas que fazem essas 25% das viagens pagas integralmente. Eu chuto: são trabalhadores informais e autônomos.

Se for assim, seriam os principais prejudicados pela tarifa alta, ainda que incluam nos preços de seus serviços o valor da passagem. Aliás, pior, com a tarifa alta demais, pode acabar ficando mais barato ir de carro – piorando ainda mais o trânsito. Seja como for, a redução da tarifa não ataca o problema central: a má qualidade de serviço de ônibus. Talvez ela seja um passo em direção a uma gestão mais participativa e transparente – pauta importantíssima, claro. Mas a lata de sardinha a 13 km/h no horário de rush seguirá sendo a mesma.

Segundo: por que a tarifa é cara?

Como mostrei no último post, o que mais encarece a tarifa dos ônibus em São Paulo é o custo da mobilidade. A cidade é deformada (empregos no centro, pessoas na periferia), a as ruas são mal priorizadas (150 km de corredores x 17 mil km de ruas e avenidas) e andar de carro muito barato (a gasolina é subsidiada e motoristas não pagam pelas externalidades dos seus deslocamentos, como fazem em Londres com o pedágio urbano). Gastar dinheiro público subsidiando a gasolina é inadmissível (esse dinheiro tinha que estar construindo mais corredores), mas o pedágio urbano, é importante lembrar, não seria aplicável nesse momento a São Paulo: não dá para cobrar a conta de quem está de carro sem melhorar a oferta dos ônibus antes.

E isso se faz aumentando sua velocidade. Priorizando melhor as vias, com mais corredores. De acordo com o assessor da Associação Nacional dos Transportes Públicos, Eduardo Vasconcelos, o congestionamento de São Paulo encarece o custo total dos deslocamentos de ônibus por passageiro em pelo menos R\$ 1. Segundo ele, ao brigar por espaço com os carros

Com menos trânsito, tarifa de ônibus poderia ser R\$ 2 em SP

no trânsito, os ônibus têm sua velocidade reduzida, o que demanda uma frota maior para transportar as pessoas. Se a velocidade média dos ônibus aumentasse, a economia na tarifa seria muito maior do que os 20 centavos conquistados, podendo chegar aos R\$ 2. ([veja a entrevista com Vasconcelos na íntegra](#))

(Entenda melhor: imagine que uma linha de ônibus sai a cada meia hora do ponto inicial e seu trajeto total (ida e volta) é de uma hora. Para suprir a demanda, nesse caso, são necessários dois ônibus – só assim, um sairia a cada meia hora. Se o ônibus, no entanto, conseguisse ter uma velocidade média maior que os 13km/h, o tempo para completar o percurso reduziria – e o mesmo ônibus poderia dar conta da segunda viagem.)

Não quero, com isso, desqualificar a briga do Movimento Passe Livre. É uma questão de estabelecer uma prioridade. Na minha opinião, ela é o aumento da velocidade dos ônibus. Mas essa é a minha opinião. Vou gostar de ouvir a tua logo abaixo. É para isso que estamos aqui: dialogar. No próximo post, mais um capítulo para compreender o problema (antes de falar das soluções): nossa dificuldade de cumprir o planejado.

O automóvel é o vilão. Ele está sozinho?

As manifestações de junho colocaram a mobilidade urbana na pauta de reivindicações, o que parece ter motivado o governo e a sociedade a buscarem soluções para o setor, tendo sido o automóvel apontado como um dos principais vilões. E de fato ele o é.

Nessa direção, a política do governo federal de estímulo à aquisição de automóveis vem sendo questionada por muitos e responsabilizada como causa principal para a degradação do trânsito e dos próprios serviços de transporte público. Sem dúvida há uma quantidade indiscriminada de veículos na malha viária, gerando congestionamentos, acidentes de trânsito e impactos ambientais.

Mas a citada política é mesmo a principal culpada por essa situação? O governo se defende ressaltando a sua preocupação de preservar o emprego de obra da indústria automobilística, que sabidamente engloba direta e indiretamente um grande contingente de trabalhadores, mesmo reconhecendo que, com a maior automatização usada nas fábricas, seu peso empregador vem se reduzindo.

Tal preocupação se justifica diante da crise internacional que tem no alto desemprego um elemento crítico e impactante em muitos países, enquanto no Brasil observamos taxas equiparáveis ao pleno emprego.

Além disso, essa medida de diminuição de impostos é reclamada por distintos setores da sociedade e, no caso do automóvel, o seu valor, mesmo após a redução, é relativamente maior que o praticado em outros países, como os EUA, além de as montadoras multinacionais produzirem aqui um veículo tipicamente menos sofisticado, o que reduz comparativamente o apelo pela sua compra.

Licínio da Silva Portugal
Professor do Programa de Engenharia
de Transportes da COPPE/UFRJ



Por outro lado, a partir do perfil dos manifestantes em defesa da Tarifa Zero, é provável que uma parcela significativa deles tenha pelo menos um automóvel na sua família e deve ter se aproveitado dessas facilidades de compra oferecidas pelo governo.

Junto a isso, verifica-se que o Brasil apresenta índice de motorização relativamente abaixo dos padrões internacionais. Estatísticas disponíveis indicam que, a cada mil habitantes, o Brasil tem em média menos de 300 a 400 automóveis que o observado na Europa e nos Estados Unidos (EUA).

Portanto, há outros fatores, além da posse de automóveis, que determinam a qualidade dos transportes, considerando que a população das cidades europeias e americanas tem uma melhor mobilidade que a nossa, apesar de também conviverem com problemas de congestionamento.

Entre tais fatores, pode-se citar: a) a disponibilidade de uma infraestrutura viária especializada e baseada em vias expressas (particularmente nos EUA), b) um gerenciamento adequado do espaço viário e da demanda de viagens, c) a qualidade da rede estrutural de transporte público (particularmente na Europa), e d) um corpo técnico capacitado e uma cultura de planejamento no quadro institucional. E tais fatores não são encontrados nas nossas cidades, o que potencializa os impactos de incrementos nos fluxos veiculares e sugere naturalmente atenção na adoção de incentivos à compra dos automóveis.

No Brasil, no que diz respeito à ampliação da infraestrutura viária, destinada fundamentalmente ao automóvel, seja pelo alto custo, seja por ser um modelo criticado por atrair mais veículos, deveria somente ser contemplada

O automóvel é o vilão. Ele está sozinho?

em condições muito especiais, mas sempre se reservando prioritariamente espaço para o transporte público e o não motorizado.

Quanto aos outros três fatores, eles devem ser efetivamente os principais focos a serem valorizados e fortalecidos nesse esforço para melhorar a mobilidade urbana. Inclusive, insisto, é essencial se dispor de um marco institucional respaldado tecnicamente e segundo processos de decisão participativos e transparentes, a fim de se construir e impor os interesses públicos diante do lobby e da força que movem a especulação imobiliária e a caixa-preta das empresas operadoras de transportes.

Esse contexto favorece a redução da necessidade de viagens motorizadas e principalmente por automóveis. Ou seja, com redes integradas e qualificadas de transporte público, seguramente estas modalidades serão atraentes, resultando em um menor uso do automóvel. E, se preciso, por meio de políticas restritivas à circulação e ao estacionamento do transporte individual. Havendo um planejamento adequado e articulado entre uso do solo e transporte, ocorrerão menos deslocamentos motorizados e conseqüentemente menos automóveis nas vias. Um exemplo disso pode ser mostrado em pesquisa recente realizada em Niterói, que apontou que em condomínios residenciais localizados em áreas mais compactas, com uso do solo misto e com melhor oferta de transporte público, são realizadas em média quatro viagens de automóveis a menos diariamente por unidade residencial.

Assim, é possível pensar em uma cidade cada vez menos dependente do automóvel e com uma população menos propensa a comprá-lo e a usá-lo. Quem sabe com pessoas que não o vejam como um símbolo de ostentação

e poder, o que pode refletir maior sensibilidade e comprometimento com as mudanças efetivas para um mundo melhor e mais justo, a começar pela utilização de um bem coletivo como é a infraestrutura de transportes.

Custo do Transporte Urbano X ‘Tarifa Zero’

Carlos Batinga Chaves

Engenheiro Especialista em Transportes Urbanos e Membro do Conselho da ANTP



A proposta de “tarifa zero”, da forma como vem sendo defendida pelos movimentos sociais, merece uma profunda reflexão sobre sua viabilidade. Independente do questionamento sobre o lucro dos empresários, a qualidade dos veículos ou o comportamento dos operadores, o serviço tem um custo que precisa ser bancado por alguma fonte. Os 5,5 empregados necessários por ônibus em operação precisam receber seus salários. O combustível, lubrificantes, pneus, peças e acessórios precisam ser pagos, sem falar nos próprios veículos, onde o mais simples custa próximo dos R\$ 300.000,00.

Assim, para que a discussão sobre “tarifa zero” prospere, é preciso definir quem vai pagar a conta, como o benefício vai ser controlado e quem se habilita a operar este serviço na instabilidade regulatória reinante no país, pois o governo não tem a menor competência para assumir diretamente, fato já plenamente comprovado em tentativas passadas e atualmente agravada pela crise de gestão que atravessa o governo em praticamente todas as áreas.

A luta por um transporte público de qualidade, onde seu custo não seja assumido apenas pelo usuário, tem sido uma bandeira histórica da ANTP, Fórum dos Secretários, Frente dos Prefeitos e MDT, dentre outras instituições, que em suas propostas apresentam as fontes externas de financiamento, dentre elas uma taxaço sobre o licenciamento e o combustível utilizado pelo transporte privado.

Muitas frentes de discussão podem ser abertas sobre este tema, a exemplo do passe livre para estudantes de escola pública, cujo projeto de autoria do senador Renan Calheiros e em tramitação no Congresso, define como fonte de recursos os royalties do petróleo e pode beneficiar até 20% dos usuários do transporte coletivo urbano. O vale transporte, que é responsável por uma

média de 40% dos deslocamentos de quem utiliza este serviço e é custeado em parte pelo trabalhador, pode ser assumido integralmente pelo empregador. Assim, computando apenas estas duas categorias, já teríamos passe livre ou “tarifa zero”, como queiram chamar, para 60% dos passageiros.

O clamor das ruas pelo barateamento das passagens tem deixado de fora um item que onera consideravelmente o transporte público, que é o privilegio de que gozam alguns segmentos de usuários, a exemplo dos policiais, fiscais de vários serviços públicos e da justiça, carteiros, idosos e pessoas com deficiência que, na maioria das cidades, ultrapassam o índice de 20% dos passageiros transportados. Se essas benesses forem custeadas pelas instituições e entidades que as concederam, somados ao vale transporte e a estudante, já estariam sendo beneficiados pela “tarifa zero” mais de 80% dos usuários, sem a necessidade de defender propostas inviáveis econômica e operacionalmente que têm cercado este debate.

Porém, para se pensar em uma forma de implementar quaisquer destas idéias, são necessários mecanismos de planejamento, controle e avaliação, o que só é possível com a estruturação dos órgãos locais de gerência, que ao longo dos últimos 20 anos foram desmontados, ao ponto de atualmente não terem capacidade de elaborar os projetos necessários para captar os recursos disponibilizados nos PACs da Mobilidade.

Implantar a “tarifa zero” certamente aumentará a demanda, que na atual situação do transporte urbano também ampliará sua ineficiência, o que, portanto, em nada contribuirá para melhorar a qualidade de vida em nossas cidades, pois antes de qualquer coisa, precisamos de uma gestão competente da mobilidade a nível local.

Passage livre nem tão livre assim

A desoneração das tarifas dos transportes urbanos e a subvenção às suas gratuidades, cada vez mais abrangentes, têm consumido especial atenção dos agentes públicos e privados que lidam com a questão no Brasil. Ainda mais num contexto em que o clamor das ruas eleva o tema “mobilidade urbana” ao nível de outros graves passivos campeões nacionais: educação, saúde e segurança. Óbvio então que a questão tarifária lidere, agora com mais ênfase, a pauta das governanças, pois se trata da face social mais imediata desse serviço essencial.

No entanto, longe está a questão tarifária de representar a única resposta às graves adversidades colecionadas, especialmente nestas duas últimas décadas em que os sucessivos governos pouco ou nada investiram na infraestrutura das cidades para garantir o ideal suporte operacional dos sistemas de transporte público. Como marco da aceleração desta previsível decadência, podemos rememorar a criminosa extinção da Empresa Brasileira de Transportes Urbanos – EBTU em 1991, estatal responsável pela promoção e efetivação da política nacional dos transportes urbanos. Eis, pois, a gênese mais próxima do estrago!

O que herdamos deste abandono é o que experimentamos nas ruas cada vez mais entupidas de carros e motos, porque estimulado o seu uso e sucessivamente subsidiadas as suas produções. Na outra ponta, os sistemas de transportes cada vez mais onerados porque custeados basicamente pelas tarifas predominantemente arcadas pelos que não possuem vale-transporte (os desempregados e informais) e pela ausência de uma articulada política de desoneração que lhe assegure o desejável barateamento. Soma-se a estas anomalias o custeio das gratuidades não cobertas por subsídios governamentais na esmagadora maioria das cidades brasileiras.

Antenor Pinheiro

jornalista e coordenador da Associação Nacional de Transportes Públicos - ANTP Regional Centro-Oeste e presidente da Comissão Técnica de Bicicletas da ANTP



Estudos do Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas (IPEA) divulgados neste mês (Nota Técnica Nº 2) apontam estes erros de mecanismos de financiamento da operação do setor. Entre 2000 e 2010, contra uma inflação de 125%, a média das tarifas escalou 192% em função do encarecimento dos insumos, do incentivo ao transporte individual, da queda da velocidade operacional da frota e consequentemente pela queda do IPKeq - índice de passageiros equivalentes por quilômetro rodado – os que pagam tarifa cheia e metade dos que pagam meia tarifa, excluindo os que são gratuitos pelo sistema. Não foi o que aconteceu com os custos do transporte individual, que neste mesmo período evoluiu apenas 44%, ou seja, bem abaixo da inflação (125%). Segundo o IPEA é a conjunção desses fatores que justifica a equivocada política praticada até aqui.

Logo, diante desse ciclo vicioso, devem os governantes melhorar a infraestrutura das cidades, definir políticas de subsídios fora do espectro tarifário e modernizar os marcos regulatórios onde estejam ausentes. Praticar exclusivamente o discurso do “passe livre” ou “tarifa zero” subverte o correto eixo do debate, encobre o real problema, empurra pra baixo do tapete a questão central, afinal o custo disso recairá nos orçamentos das governanças, suprimindo assim recursos da educação, cultura, saúde, assistência social, segurança pública. Portanto, a própria sociedade é quem financiará a gratuidade. Vale como debate sobre política de subsídio, não como solução para a gestão operacional do sistema.

Motocicleta, ainda um grave problema de saúde pública

Eduardo Alcântara de Vasconcellos

Sociólogo e engenheiro com pós-doutorado pela Universidade de Cornell (EUA), consultor da ANTP.



O relatório detalhado sobre as indenizações de mortes e invalidez permanente de usuários de motocicletas (DPVAT) está no site da [Seguradora Líder](#), responsável pelo processo, no relatório “[fatalidades em duas rodas](#)”.

Ele cobre o período entre 2000 e 2011, e revela que nestes 11 anos a frota de motocicletas no Brasil teve um crescimento expressivo, de 357% no período de 2000 a 2011, chegando ao total de 18,4 milhões de veículos. Como se poderia esperar, os casos de morte no trânsito brasileiro, envolvendo motocicletas, também tiveram um crescimento significativo: 134% no mesmo período.

No entanto, mais alarmante que o crescimento dos casos de morte foi o crescimento dos casos de invalidez permanente envolvendo motocicletas. De 2000 a 2011 estes casos cresceram 10 vezes mais: 1.378 %, e o relatório observa esperar que tal número deve aumentar “pele fato do prazo de pedido de indenização ser de até 3 anos”. Em 2012, as motos já haviam liderado as solicitações do DPVAT no país, com 69% do total, ficando à frente de carros (25%), caminhões (4%) e ônibus (2%).

Recentemente o site da Seguradora Líder divulgou um novo relatório geral do sistema (aí envolvendo todas as formas de transporte), onde aparece o número de mortes de motociclistas para 2012 e a porcentagem de indenizações por tipo de veículo ([clique aqui para ver o relatório, disponível na seção Vitrine](#)). Usando estas porcentagens, é possível estimar o número de indenizações por morte de motociclistas em 23.086 e o número de indenizações por invalidez permanente em 246.777. Estes valores devem ser acrescentados aos valores da série de 2000 a 2011, compondo o valor final de quase um milhão de vítimas até 2012.

A tabela completa para as indenizações com motocicleta pode ser vista abaixo. Ela nos mostra um dado preocupante: é muito elevada a probabilidade de um motociclista envolver-se em acidente de trânsito com graves conseqüências.

Ano	Morte	Invalidez Permanente	Total
2000	7.624	7.325	14.949
2001	8.860	9.014	17.874
2002	10.662	11.994	22.656
2003	12.341	16.039	28.380
2004	13.321	22.540	35.861
2005	13.339	32.445	45.784
2006	13.351	44.544	57.895
2007	14.135	59.341	73.476
2008	13.158	64.873	78.031
2009	13.460	69.696	83.156
2010	15.753	88.572	104.325
2011	17.812	108.264	126.076
2012	23.086	246.747	269.832
Total	176.902	781.394	958.295

Embora a motocicleta seja muito conveniente em relação à utilidade pessoal, agilidade e o custo, o seu impacto na vida dos usuários continua muito grave. Isto requer a adoção de várias medidas de segurança de trânsito que precisam ser discutidas com urgência pela sociedade.

“Hoje a precificação das ruas e o fim da bonança do carro não é algo apenas para especular. Políticas de taxamento de congestão já foram introduzidas em Londres, Estocolmo, Cingapura e Milão, possibilitando o início de sociedades em que motoristas não destroem as cidades à custa do restante da sociedade.”

Anthony Ling

Entre insatisfações e manifestações o caminho para soluções na área da mobilidade urbana continua congestionado

Martha Martorelli
Presidente da Associação
Nacional de Analistas e
Especialistas em Infraestrutura



Ter sido o aumento da tarifa de ônibus urbano o estopim para a explosão das insatisfações represadas da população brasileira não é tão surpreendente assim, mesmo em uma sociedade cuja maioria dos cidadãos tem seus custos de locomoção em transportes públicos integral ou parcialmente subsidiados, seja por vale ou auxílio transporte para empregados formais, condições especiais para estudantes ou passe livre para idosos. E, afinal, trata-se de uma questão de 20 centavos que puxou tamanha adesão e a abdução de tantas outras bandeiras.

O convívio antigo dos habitantes das metrópoles com as mazelas que os acompanham em seus deslocamentos diários oferecia a falsa impressão de que haveria a paciência na medida do tempo necessário para a espera da chegada do tema ao seu nível de prioridade política, para o planejamento e implantação das soluções mitigadoras. O problema é que esse período demandado é longo demais e, pior, as intervenções no meio urbano costumam acirrar as dificuldades durante a execução das soluções. Tal fato sugere que não há como responder a essa demanda em curto prazo e recomenda que um pacto entre o governo e a cidadania seja firmado.

A chegada do tema ao nível de prioridade em que foi classificado foi marcada pelo PAC2, quando substancial volume de recursos foi alocado, na ordem de R\$ 39 bilhões para obras de mobilidade urbana. Entretanto, tal como em outras áreas de infraestrutura urbana no PAC1, a disponibilidade orçamentária/financeira chegou antes de um planejamento, e a estrutura de gestão se depara com a falta de preparação prévia, que ainda busca sua melhor configuração. E se a esfera federal, por um lado, ainda não conseguiu chegar próxima a uma estruturação mais eficaz da gestão da política pública em tela, de outro lado, os demais entes federados se ressentem da falta de planos e projetos que lhes façam capazes de acolher os investimentos com eficácia. Entretanto, são os projetos disponíveis que são apresentados e que acabam sendo contemplados com os recursos oferecidos pelo Governo Federal. O que se

dispõe são propostas que apresentam soluções solteiras, sem integração com a totalidade da malha urbana e das demandas de deslocamentos onde se inserem. Tal realidade não parece negligenciada pelo governo, que na voz da Presidente, em pronunciamento no último dia 22 de junho, anunciou a elaboração de um Plano Nacional de Mobilidade Urbana. O que parece passar despercebido por manifestantes, usuários, analistas e até mesmo entre gestores públicos é que o marco legal, o início de tudo, de todo e qualquer tratamento e planejamento da área de mobilidade urbana, está vigente há mais de um ano. Trata-se da Lei n.º 12.587, sancionada em 03 de janeiro de 2012 e em vigor 100 dias depois. Porém, tal falta de percepção não é sem motivo, pois se deve ao fato de nada ter sido implementado do que é disposto no referido diploma legal, salvo esparsas iniciativas em alguns poucos municípios de apresentação da lei à sociedade local organizada, de origens no poder executivo ou legislativo municipal.

Durante muitos anos sistemas viários e transportes públicos foram conceitos tratados de forma isolada e os investimentos e o planejamento feitos em ambas as áreas não tinham a responsabilidade de serem concebidos com sintonia entre si. A lei define o conceito de mobilidade urbana e fomenta a integração não somente entre as ações de cada uma dessas agora subáreas, mas entre ambas. O atual conceito, portanto, coloca dentro da mesma matriz o sistema de transportes coletivos, o sistema viário e, prioritariamente, com as alternativas de modos não-motorizados. A política pública de mobilidade passa a ter que ser pautada por conceitos tais como eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana, equidade no uso do espaço urbano de tráfego e do acesso aos cidadãos aos meios de transporte público. Impõe a observância da integração entre os modos e serviços de transporte urbano, da sustentabilidade ambiental e o desenvolvimento tecnológico. A lei obriga a transparência, com participação social no planejamento e com a abertura das composições de custos de tarifas, além de estabelecer os direitos dos usuários. Nesse sentido institui a neces-

Entre insatisfações e manifestações o caminho para soluções na área da mobilidade urbana continua congestionado

cidade de regulação e de meios de fiscalização que garantam o respeito a tais premissas. Como política pública contemporânea, baseada em princípios democráticos, a participação e o controle sociais não são negligenciados na lei, nos seus princípios e diretrizes norteadores, e privilegiados em seu capítulo III, que determinam o amplo acesso à informação e a protagonização da cidadania na formulação do planejamento, na fiscalização e avaliação dos serviços. Assim, as recentes iniciativas de gestores públicos, tomadas no calor da reclamação popular, no sentido de divulgar composições tarifárias e de oferecer canal de discussão com a sociedade, nada mais consistem do que em observar o disposto em lei, ao respeitar o direito da cidadania. Sendo o município o maior responsável pela gestão de seus meios de mobilidade urbana, este deverá diagnosticar, planejar, projetar e implementar na ponta a política pública em tela. São os municípios que elaboraram os projetos de empreendimentos até agora apresentados e contemplados nos programas federais de fomento financeiro. Entretanto, dada a não implementação da política pública de mobilidade urbana não devem ter sido projetados sob a observância das premissas e diretrizes da lei. Assim, investimentos que ora estão sendo contratados correm expressivo risco de serem verificados ineficazes em parte ou mesmo no todo, quando os planos municipais tiverem sido elaborados em conformidade com as prescrições legais. Ao Governo Federal, segundo o capítulo IV da lei 12.587/2012, cabe a assistência técnica e financeira, bem como contribuir para a capacitação dos demais entes federados para a implementação da política pública, importando inclusive no assessoramento para a criação da estrutura organizacional local requerida para cumprimento da lei.

O fato é que tamanho déficit em infraestrutura em todos os setores induziu o Governo Federal a lançar-se obstinadamente ao fomento financeiro à execução de obras. Os setores contemplados no PAC 1 se depararam, na época, com diversos gargalos técnicos, ao que se ressalta a falta de projetos, de capacidade instalada para execução de obras e de elaboração de planos e projetos. Agora, tardiamente, a mobilidade

urbana entra em pauta a partir do PAC 2 e vem percorrendo os mesmos percalços. Na mesma trilha, a disponibilidade de recursos financeiros vem antes do planejamento e da estruturação da gestão. Ao contrário de setores definidos há mais tempo, como saneamento básico ou habitação, por exemplo, a mobilidade urbana tem que partir de um novo paradigma e com um déficit maior e mais incômodo ainda.

O anúncio de mais R\$ 50 bilhões para investimento em empreendimentos de mobilidade urbana parece fadado a aumentar o tamanho do denominador da razão que descreve o desempenho da execução financeira dos programas, mas as atitudes que influenciam no numerador parecem ainda não cogitadas. Assim, se a execução desses investimentos já conta com baixo desempenho, tal acréscimo apenas o vai diminuir. A concretização das soluções para problemas de mobilidade urbana depende de uma ordem inconteste, como em quaisquer outros problemas de infraestrutura, cuja sequência é (1) diagnóstico, (2) planejamento, (3) elaboração de projetos de obras, (4) dotação orçamentária e, por fim (5) execução. A experiência pregressa demonstra que o passo quatro é sempre a resposta política mais fácil às demandas, e assim o foi no caso em questão. Portanto, é inevitável que uma parte desses recursos estejam mesmo fadados a empreendimentos que não darão a resposta na dimensão exigida nas ruas, reivindicações estas amparadas pela lei de mobilidade urbana. Porém, a maior parte desses recursos vai ter que aguardar por uma estruturação que já está com pelo menos um ano de atraso. Ao Governo Federal é recomendado tratar de rever seus programas à luz da lei, e organizar o quanto antes sua estrutura de gestão, o que importa na formação de massa crítica em mobilidade urbana para colocar em prática as parcelas essenciais de suas atribuições legais. Deixar em segundo plano os anúncios de recursos para este ou aquele projeto pontual aqui e ali e investir energia e dinheiro na implementação da Lei 12.587/2012, o que, aliás, consiste em colocar a cidadania que reivindica nas ruas como participe e parceira na condução das soluções.

Da tarifa ao Plano A Contribuição dos Trilhos para a Mobilidade

O aumento das tarifas de transporte coletivo nas cidades ou a sua redução a zero foram os motivos iniciais que levaram multidões às ruas nas cidades brasileiras.

As manifestações e os diversos atos reprováveis que em algumas delas ocorreram, culminou com a recente declaração da Presidente Dilma de convocar governadores e prefeitos para um pacto, em prol da construção de um Plano Nacional de Mobilidade Urbana.

Este tema é recorrente para a Associação dos Engenheiros e Arquitetos de Metrô - AEAMESP e todos nós sabemos que no Brasil, a opção rodoviária e o processo de industrialização que se consolidou nas décadas de 1950 e 1960 promoveram uma concentração urbana acelerada e desordenada. As metrópoles expandiram-se, conurbaram-se com cidades próximas e geraram demandas de serviços e atividades que fugiram do controle dos municípios.

Como a produção de riquezas é realizada majoritariamente nas áreas urbanas, onde habita a maioria da população, a mobilidade requerida para a movimentação de bens e pessoas passou a gerar deseconomias prejudiciais à sociedade: acidentes, congestionamentos de trânsito, altos custos de transporte, poluição do ar, doenças respiratórias, violência, entre outros aspectos negativos.

Ao mesmo tempo em que o uso do automóvel facilitou os deslocamentos, contribuiu também para os problemas de circulação, devido à incompatibilidade entre as necessidades de mobilidade e a infraestrutura de transporte disponível. O viário e as redes de transporte coletivo - concebidos no antigo

Engº José Geraldo Baião

Presidente da Associação dos
Engenheiros e Arquitetos de
Metrô - AEAMESP



padrão da metrópole industrial, com fluxos pendulares - não mais atendem às demandas atuais de deslocamentos que são caracterizadas por cadeias de viagens, em geral ao longo das 24 horas do dia.

Além disso, há que se considerar também o processo de exclusão social e a segregação espacial da pobreza que provocou o deslocamento da moradia da população de baixa renda para as áreas periféricas das cidades, fato que contribui para o aumento das distâncias das viagens e consequentemente de seus custos.

As cidades continuam crescendo desordenadamente. Mesmo em municípios menores, os congestionamentos já fazem parte de seus dia-a-dia. Em alguns centros urbanos, a sociedade vive à beira do insuportável. Deslocar-se no meio urbano e mesmo chegar ou sair de muitas cidades tornou-se um grande desafio, que demanda paciência e perda de tempo.

No País, não é possível ir de uma cidade a outra pelo modo ferroviário, pois as viagens ferroviárias deixaram gradativamente de fazer parte do nosso cotidiano a partir dos anos 60 do século passado e as gerações mais recentes, acostumadas somente com o transporte rodoviário e aéreo, desconhecem que existe esta alternativa. Os grandes sistemas de trens urbanos e a malha ferroviária foram sendo sucateados, com grande degradação dos serviços – processo que só recentemente começou a ser estancado e, em alguma medida, revertido. As políticas de uso e ocupação do solo, transporte e trânsito não convergem. De modo geral, os municípios vivem buscando soluções que só oferecem mais lugar para os carros e as motocicletas. No âmbito Federal tomam-se decisões para continuar a privilegiar o transporte individual, ora com desoneração tributária, ora com incentivo ao crédito ou

Da tarifa ao Plano - A Contribuição dos Trilhos para a Mobilidade

até mesmo segurando os preços dos combustíveis, apesar das variações da cotação do barril de petróleo no mercado internacional.

Neste contexto de dificuldades crescentes, o transporte público coletivo, nos seus diferentes modos - seja nas ligações urbanas, regionais ou de longo percurso - passa a ter um papel mais relevante na matriz de transporte e torna-se agente de transformação socioeconômica.

Garantir a mobilidade urbana, preservando o meio ambiente e a saúde humana é o grande desafio que os gestores públicos têm para o setor de transporte, independentemente do porte de suas cidades.

Desde abril de 2012 está em vigor a Lei Federal N.º 12.587 que estabelece as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana no País. O texto é abrangente e compreende aspectos como a regulação dos serviços de transporte público coletivo, as atribuições da União, dos Estados e dos Municípios quanto à matéria e, ainda, os direitos dos usuários.

Apesar das novas regras exigirem que os municípios com população acima de 20 mil habitantes elaborem, no prazo de três anos, os Planos de Mobilidade Urbana, integrados e compatíveis com o Plano Diretor, sob pena de serem penalizados com a suspensão dos repasses federais destinados às políticas de mobilidade urbana, não há instrumento de financiamento permanente para o setor, já que os governos, em geral, não gostam de criar tributos com destinação exclusiva.

Por isso, nós da AEAMESP sempre propusemos que investimentos permanentes em projetos de infraestrutura, principalmente em sistemas estrutu-

rantes sobre trilhos de alta e média capacidade, continuassem sendo feitos pelas três esferas de governo para melhorar o transporte, a mobilidade e a acessibilidade para todos.

No mundo, está mais do que comprovado que as cidades que optaram por resolver seus problemas de mobilidade utilizando meios de transportes não motorizados e coletivos sobre trilhos, conseguiram revitalizar regiões degradadas em seus centros urbanos, não agrediram o meio ambiente e produziram níveis de qualidade de vida melhor para seus cidadãos ao reduzir, ainda mais, os níveis de poluição e conseqüentemente o de doenças respiratórias.

A sociedade não pode mais admitir que ao se adotar uma solução de transporte, ela somente resolva o atendimento aos fluxos de demandas. A solução deve considerar atributos de serviço, tais como conforto, segurança e rapidez e ser parte de um plano de desenvolvimento urbano, decorrente da integração das políticas de uso e ocupação do solo, de trânsito e emprego. A solução deve levar também em consideração os aspectos ambientais, ao utilizar fontes renováveis de energia e adotar tecnologias que ofereçam maior rendimento energético.

Solução ideal é aquela que propicia as maiores contribuições ou benefícios econômicos e socioambientais, além de diminuir os tempos das viagens e promover melhoria na circulação do trânsito. Neste aspecto e com vistas ao Plano de Mobilidade que se pretende construir, os sistemas sobre trilhos têm uma grande contribuição a dar para as cidades, por torná-las cada vez mais competitivas e ao mesmo tempo mais humanas para os seus cidadãos.

Sem Planos, os municípios não podem atender aos pedidos do povo nas ruas por melhores transportes públicos

Ivan Metran Whately
Consultor em Planejamento de Transporte; Diretor do Depto. de Mobilidade e Logística do Instituto de Engenharia.



As manifestações que explodiram em nossas ruas deixaram clara a insatisfação da população com os transportes públicos em nossas cidades. Até agora, nada, ou quase nada foi feito nos municípios como resposta aos protestos. Presenciamos que o setor continua estagnado, com raríssimas exceções, refém da falta de planejamento e de recursos financeiros.

É preciso ir mais fundo na situação atual das cidades para entender o que está de fato acontecendo e por que as administrações públicas não atendem às demandas da população.

Há incapacidade dos gestores de transporte? Há falta de vontade política? Há falta de recursos para elaboração de planos e projetos para esse setor? Acho que a resposta é um pouco de cada uma das questões anteriores.

A maioria das administrações municipais não consegue superar as dificuldades que a população enfrenta no dia a dia dos deslocamentos pelas cidades e fica evidente que, em geral, elas não definem uma Política de Mobilidade Urbana visando equacionar as ações e apropriar os recursos financeiros para isso.

Parece incrível, mas essa é a realidade. A maioria das cidades brasileiras não tem claramente definida uma Política de Mobilidade Urbana e o corpo técnico de suas entidades gestoras raramente desenvolve estudos para gestão dos transportes, tampouco conta com a participação da sociedade nas decisões. A consolidação desses preceitos resultaria em um Plano de Mobilidade Urbana, sem o qual os municípios não têm como avançar na implantação de sistemas de transporte público para responder aos anseios da sociedade.

Para dar suporte aos municípios no processo de elaboração dos Planos Diretores de Transporte e da Mobilidade, obrigatórios para as cidades com mais de 500 mil habitantes, fundamental para as com mais de 100 mil habitantes e importantíssimo para todos os municípios brasileiros, o Ministério das Cidades criou o Guia PlanMob e disponibilizou o seu uso. Sua concepção segue os princípios estabelecidos na Política Nacional de Desenvolvimento Urbano e na Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável, principalmente na reorientação do modelo de urbanização e de circulação das nossas cidades.

Mas esta importante ferramenta, devido às suas características de documento técnico, não é de fácil manuseio e interação com os técnicos ou gestores de transporte. Pode não ser isso, mas a maioria dos municípios continua sem planos.

Pouco adianta a presidente Dilma Rousseff oferecer R\$ 50 bilhões para investimentos em projetos de Transporte nos municípios. Se a cidade não tem o seu Plano de Mobilidade Urbana, não pode fazer jus a uma solicitação de financiamento, uma vez que a Lei da Mobilidade Urbana, promulgada em janeiro de 2012, restringe a concessão de recursos financeiros aos municípios que tenham o seu plano elaborado até janeiro de 2015. Se o município não tem plano, não recebe dinheiro. Os prefeitos, certamente, sabem disso, mas devem encontrar dificuldades técnicas, por parte dos quadros administrativos municipais, na elaboração de planos e projetos para esse setor.

A ANTP recentemente anunciou o lançamento de um Curso de Ensino a Distância de Mobilidade Urbana com o propósito de aprimorar os conhecimentos básicos dos gestores de transporte sobre o assunto. Para estruturação

Sem Planos, os municípios não podem atender aos pedidos do povo nas ruas por melhores transportes públicos

e montagem desse curso, a ANTP convocou técnicos colaboradores da entidade que, juntamente com o SENAC, produziram um material de alto valor didático, que poderá contribuir para aperfeiçoamento, atualização e mesmo formação do pessoal que administra o trânsito e os transportes nas cidades brasileiras. Um curso dessa natureza pode ser facilmente disseminado pela internet, levando a experiência em transportes da ANTP, acumulada por mais de trinta anos, a todo o país e, quiçá, cooperar com os esforços para vencer o aparente obstáculo da falta de planos em nossas cidades. Poderá também ser um instrumento introdutório para assimilação do Guia PlanMob pelos técnicos municipais.

O curso não poderá ser usado como resposta à insatisfação da população com os transportes públicos em nossas cidades. Mas poderá, sem dúvida, ser um importantíssimo primeiro passo para os gestores públicos terem maiores elementos na definição dos requisitos necessários à elaboração de um Plano de Mobilidade Urbana para suas cidades.

A decorative background consisting of a grid of thin red lines that curve and flow across the page, creating a sense of movement and depth. The grid is denser on the left and right sides and more sparse in the center.

Agosto / 2013

“Por ser usado coletivamente e cotidianamente, o transporte público se caracteriza por sua capacidade de aglutinar pessoas e potencializar manifestações. Mesmo na época da ditadura, algumas das poucas manifestações populares ocorreram em estações de trem e terminais rodoviários a partir de falhas e defeitos nos transportes. Claro que eram ações isoladas e desorganizadas, exprimindo um gesto de desespero individual, mas inspirado pela força do coletivo.”

Licínio da Silva Portugal

Ecos da modernidade

Há 55 anos avaliou-se em São Paulo que a má qualidade dos transportes públicos e a conseqüente precariedade do trânsito causavam prejuízos à sociedade equivalentes a 1,5 vezes o orçamento municipal! E dentre as causas de tais perdas estava a queda da produtividade de toda a população submetida às más condições da mobilidade urbana.

Venho insistindo nessa tese desde que os professores Paulo Assiz Ribeiro e Antonio Dias Leite elaboraram o estudo, em 1958, que deu origem a tal constatação. Não obstante, poucos analistas dessa questão deram a devida importância a esse fator de devida perda de produtividade, que é comparável aos “coeficientes de fadiga”, tão estudados pela indústria.

Insisti muito nessa análise, quando fui conselheiro da CPTM e do Metrô (1995/2000). Escrevi artigos e batalhei para que aquelas companhias desenvolvessem avaliações dos “lucros” sócio-ambientais resultantes das qualidades técnicas e operacionais do transporte de massa, do que resultaram os “balanços sociais” publicados anualmente pelas duas empresas. Todavia, não tem feito parte desses balanços – como, de resto, dos demais estudos assemelhados – a avaliação das perdas oriundas das quedas de produtividade que o “estresse urbano” promove.

Mas o mundo prospera, embora lentamente. Vários estudos recentes vem procurando avaliar objetivamente os custos das fadigas sociais. Destaco, dentre eles, o artigo de Della Bradshaw, publicado pelo Financial Times e reproduzido pelo VALOR (17/7/13), cujo título é muito significativo: “Escolas dizem que ser feliz aumenta a produtividade”.

Trata-se de verdade universal: a produtividade almejada por Frederick Taylor

Adriano Murgel Branco

ex-Secretário dos Transportes e da Habitação do Estado de São Paulo, eleito Engenheiro do Ano de 2008, Membro da Academia Nacional de Engenharia.



em seus estudos de racionalização do trabalho, tanto quanto aquela de que o Brasil precisa para se desenvolver, depende essencialmente do que o articulista chamou de “bem-estar subjetivo”.

Considerando o tema sob o enfoque administrativo, afirmam os analistas que “promover a felicidade na empresa faz sentido do ponto de vista comercial”. Esse tema, em estudo desde a década de 1980, sob a designação de “psicologia positiva”, ganhou ênfase com os avanços na neuropsicologia, que lhe acrescentaram rigor e transparência.

A produtividade, portanto – e esse conceito não é exclusivo do ensino – depende essencialmente da agenda da felicidade. “Mutatis, mutandis”, as várias formas de infelicidade tem a ver com a perda de produtividade.

O que dizer, então, da produtividade quotidiana de quem, para ir e vir do trabalho, despense quatro horas no transporte? De quem, além do tempo perdido e, com ele, as oportunidades de descanso, de convivência com a família, e de aprimoramento nos estudos, disputa à força o espaço nos veículos coletivos, submetendo-se não raro a assaltos e assédio sexual?

Várias formas desse crescente estresse urbano tem assustado a coletividade, como as brigas nos prédios de moradia ou nos condomínios, devido ao ruído insuportável que uns infligem a outros. É recente a notícia do assassinato de um jovem casal por um vizinho enfurecido que, ademais, suicidou. Sobre o tema, o jornal O Estado de São Paulo publicou artigo do antropólogo David Le Breton (em 2/6/2013) que, sob o título “Ecos da Modernidade”, discutiu as fronteiras entre o silêncio e o barulho na vida moderna.

Outra consequência danosa do estilo de vida atual é a poluição ambiental, que responde por boa parcela das perdas sociais, atingindo diretamente a qualidade de vida. Notícia publicada pelo jornal Valor Econômico (9/7/2013) nos dá conta de que a contaminação atmosférica no Norte da China está encurtando a vida das pessoas em cerca de 5,5 anos, em relação às do Sul. Em grande parte, isso decorre da política de distribuição gratuita de carvão, para o aquecimento domiciliar, uma aparente conquista social, de elevado custo para a população.

Todos esses incômodos da modernidade, com grande destaque para aqueles promovidos pela mobilidade (ou pela falta dela) assumem hoje, visivelmente, dimensões assustadoras. Como não levá-los em conta, então, nos cálculos dos prejuízos causados pela dificuldade de locomoção? Eles fazem parte da “infelicidade” resultante do que se poderá classificar como “estresse urbano”, que reduz a produtividade de todos nós, agentes ativos ou passivos da grande desordem.

Política para o Transporte Urbano

Os movimentos sociais que tomaram as ruas nos últimos dias apresentavam como reivindicação básica a diminuição das tarifas do transporte coletivo, e conseguiram êxito em praticamente todas as cidades, principalmente em função da desoneração tributária praticada pelo Governo Federal, que retirou o PIS/COFINS deste setor que representava 3,65% no custo do serviço.

Algumas cidades retiraram o ISS e alguns estados deixaram de cobrar ICMS para o combustível utilizado no transporte urbano/metropolitano, impactando positivamente no valor da tarifa, porém como estas medidas não seguem um planejamento de metas a serem atingidas, não apresentam qualquer sinalização de que os serviços vão melhorar.

Diretrizes de uma política de transporte urbano, foram elaboradas por uma equipe coordenada por representante do Governo Federal e composta por membros de todos os segmentos do setor (Fórum dos Secretários, Frente dos Prefeitos, ANTP, NTU, IPEA e movimentos sociais), atendendo à solicitação da Presidência da República, onde a desoneração dos custos, o barateamento da tarifa, a priorização do transporte coletivo e restrições ao transporte individual tiveram destaque. Este trabalho foi entregue ao Presidente Itamar Franco no dia 31/05/1993.

Nestes 20 anos, ao invés de vermos a implementação de uma política de transporte coletivo para atender a demanda crescente de um país eminentemente urbano, que já tem 84% da população vivendo nas cidades, preferenciamos ser priorizado pelo Governo Federal o transporte individual com todo tipo de incentivo, redução/extinção de impostos, financiamentos com

Carlos Batinga Chaves
Engenheiro Especialista em
Transportes Urbanos e
Membro do Conselho da ANTP



prazos alongados e juros subsidiados, exatamente o oposto das diretrizes políticas propostas, bem como do que é praticado no resto do mundo.

Estamos, então, pagando um preço alto pelo descaso histórico dos governantes das três esferas de governo, fazendo com que a mobilidade de nossas cidades atinjam o verdadeiro caos.

A força do povo na rua fez com que, em poucos dias, algumas propostas antigas de estudiosos e militantes fossem implementadas, porém o déficit de planos, projetos, implantação de infraestrutura e uma operação eficiente do trânsito/transporte não podem ser resolvidos a curto prazo, por mais recursos que prometa o Governo Federal.

É preciso reestruturar os órgãos de gerência local, capacitar e incentivar profissionais, elaborar planos e executar bons projetos que atendam aos anseios da sociedade, como único caminho para construir um transporte de qualidade.

Não é difícil reverter esta situação, desde que exista decisão política e que os governantes deixem de tomar medidas precipitadas, pontualizadas e demagógicas visando apenas acalmar as massas, porém sem qualquer preocupação com o cerne da questão que é melhorar a mobilidade urbana de forma permanente e sustentável.

O usuário do futuro

O futuro é sempre visto com os olhares do presente e a maior parte das pessoas acha que não será muito diferente do que é hoje. Os demais, quando acham que não será igual, projetam-no como resultado de suas fantasias e desejos. Por isso é comum dizer-se que todas as projeções são falhas porque é difícil antecipar o novo que o futuro trará. Entretanto, algumas tendências que apresentam uma evolução lenta permitem antever determinados aspectos da organização da sociedade. Estes aspectos combinados com a identificação de alternativas de mudanças indicam o esboço de quadros coerentes de situações alternativas possíveis. Estes quadros, ainda que imprecisos, são chamados de cenários. Como ferramenta de planejamento, cenário corresponde à representação do conjunto de variáveis sobre as quais não se tem controle.

Para efeito da análise de como será o futuro usuário de transporte no Brasil, imaginemos três cenários: um cenário onde prevaleça a preocupação social, com uma população com renda mais equilibrada, vivendo em cidades mais condensadas, como ocorre na Europa. Outro cenário, onde a orientação pelo mercado predomina sobre a ética, onde a renda da população é crescente e concentrada e as cidades são mais espalhadas, bem ao estilo norte-americano. No terceiro cenário a renda é estagnada e as práticas sociais se caracterizam pela frequência de improvisadas estratégias de sobrevivência. Haverá uma utilização intensa de motocicletas e a maior parte das viagens urbanas será atendida por operadores autônomos. Em qualquer dos três cenários, pode-se prever que o congestionamento do trânsito será maior, que os tempos de viagem serão maiores. Nos cenários “padrão Europa e América”, os governos não terão como se furtar de subsidiar a operação dos transportes coletivos exigindo em contrapartida melhor organização das empresas públicas ou privadas que prestam estes serviços. No terceiro cenário a subvenção é realizada através de isenções na compra de equipamentos e insumos. Entretanto, estas condições serão diversas em cada cenário. No cenário “padrão América”, a população usuária de transporte coletivo será predominantemente de adultos jovens da classe C conforme a classifi-

Rogério Belda
foi o primeiro diretor executivo da ANTP; ex-Diretor de Planejamento do Metrô de São Paulo; atual membro do Conselho Diretor da ANTP.



cação das pesquisas de mercado. No cenário “padrão Europa”, a população usuária será mais diversificada quanto à idade, gênero e renda. No cenário “3º mundo” os usuários dos meios improvisados de transporte serão as camadas mais pobres da população. Feita a ressalva desta possibilidade de variantes, podemos especular, a partir de tendências já percebidas, como será o usuário do futuro.

A idéia que durou por décadas de que o usuário é cativo aos tipos de transporte esborou-se nestes últimos anos. Não existe mais a constância de uso garantido a nenhum modo de transporte. As pessoas usam o transporte que melhor lhes atenda ou que melhor lhes apraz em cada momento, podendo até fazer o mesmo trajeto por modos diferentes em diferentes momentos. Não é apenas a aceleração dos ritmos cotidianos com repercussão sobre as formas de consumo que reforçam esta tendência. As cidades modernas são “cidades terciárias” com predominância de atividades de serviços. As viagens originadas pelas atividades de serviços são muito variadas seja no espaço, seja no tempo. E nada leva a supor que não venham a ser mais inconstantes no futuro. A especialização levará a destinos ainda mais diversificados, tendência que será acentuada pela redução muito provável da jornada de trabalho. Aumentará a demanda nos fins de semana como consequência de atividades novas ou antigas realizadas em novos horários.

As transformações que ocorrem na esfera econômica terão, através da organização do trabalho, acentuada influência no padrão urbano das viagens cotidianas. O trabalho é a base de qualquer organização social, é fonte de renda das famílias e assegura um reconhecimento social ao proporcionar às pessoas ativas um status profissional. A participação da mulher no mercado de trabalho, por exemplo, cresce rapidamente e deverá alcançar muito em breve a participação que seria natural, a de ocupar a metade dos empregos. Esta nova presença marcará profundamente os transportes por ser um grupo com necessidades específicas e com um padrão de deslocamento

diferenciado da população masculina. Além da demanda feminina ser maior, o usuário do futuro será também mais adulto pelo estreitamento que está ocorrendo na base da pirâmide de idade da população urbana. Também as mudanças demográficas têm uma relação estreita com o padrão de viagens da população. Dentro de uma década haverá proporcionalmente mais idosos e menos jovens do que hoje. A redução da fecundidade e o ingresso tardio no mercado de trabalho vai implicar em famílias menores e, em diversos casos, em domicílios com uma só pessoa, contrastando com o modelo familiar característico do século passado. Júlio Lobos, em palestra sobre a participação da mulher no mercado de trabalho, para especialistas de planejamento e marketing do Metrô de São Paulo, sugeriu que se procurasse uma gestão mercadológica da diversidade. No que se refere à crescente demanda feminina de viagens comentou que genética e neurologicamente a mulher é diferente do homem assim como o seu comportamento. Se ele se interessa mais pelo resultado de suas ações, a mulher valoriza mais o relacionamento. Estas características terão mais peso no atendimento às demandas futuras de viagem, não só pela maior participação da mulher, como também por ser ela como que uma representação de necessidades especiais de outros públicos como crianças, idosos e pessoas com restrições motoras.

A VANGUARDA DO RETROCESSO

A metrópole de São Paulo, na constelação de cidades brasileiras, apresenta características peculiares que não permitem tomá-la como paradigma para outras metrópoles. Ela difere das demais em tamanho, nas atividades que abriga assim como é especial a posição geoeconômica que ocupa. Entretanto, algumas das suas tendências quanto a certos fenômenos urbanos como a terciarização e motorização que já ocorrem em todas podem ser consideradas como indícios da evolução que, possivelmente, ocorrerá em outras grandes cidades. Isto porque a taxa de motorização das famílias é maior do que nas demais, conseqüentemente o nível de congestionamento também é maior, assim como é maior a parte das viagens por veículos particulares na

divisão modal. Pelo tamanho e dificuldades de locomoção, os tempos médios de viagens são superiores aos observados em outras capitais. Como estas características estão se acentuando também em outras grandes cidades, este conjunto de atributos negativos, no que se refere ao transporte, permite rotular a metrópole paulistana de vanguarda do retrocesso em termos de circulação urbana.

A repartição de viagens entre os modos de transporte coletivo e individual que todos os planos desejavam reverter manteve a tendência de acentuar a passagem de usuários do transporte coletivo para o uso de automóveis. A divisão modal que nas cidades brasileiras é próximo a 1/3 de viagens por automóvel, chega a ser metade dos deslocamentos motorizados em São Paulo. As dificuldades decorrentes do congestionamento sobre os sistemas de transporte coletivo de superfície indicam que esta tendência dificilmente será revertida sem uma política ativa de restrição ao uso do automóvel em meio urbano. Vale lembrar que devido às dificuldades de circulação, durante o último quarto de século a quantidade de viagens urbanas realizadas por pessoa vem diminuindo. Este resultado, aparentemente contraditório, foi observado também em pesquisas nas cidades do México e Buenos Aires. [Em São Paulo, o índice de viagens motorizadas per-capita reduziu-se de 1,53 viagens por dia em 1977 para 1,23 em 1997]. O aumento do tempo de viagens por transporte individual, embora crescente, é inferior ao tempo de viagens dos usuários de transporte coletivo. No sistema de ônibus apresenta valores estabilizados devido à perda de passageiros para o automóvel e também para a rede metro-ferroviária que garante velocidade e o alcance de maiores distâncias com o pagamento de uma única tarifa. Em outras cidades que não disponham de linhas modernas de metrô e ferrovia, a tendência será ainda mais acentuada de passagem de usuários de transporte coletivo para o uso de automóveis novos ou de 2ª mão, motocicletas ou lotações desregulamentadas do que a observada em São Paulo. Essas tendências apontam para um cenário negativo cuja percepção antecipada poderá até contribuir para a mudança de valores dos for-

madores de opinião e dos grupos com poder de decisão. Hoje existem, por exemplo, favorecimento de isenção de IPI para taxistas e promessa de isenção para corretores na compra de automóveis ao mesmo tempo que este imposto incide sobre a venda de ônibus e existem tarifas de energia elétrica desfavoráveis para uso nos transportes. Mas, hoje, quem se importa?

A EVOLUÇÃO DOS VALORES

Os valores sociais condicionam as preferências da população, através das atitudes, como predisposição a adotar certas opiniões e comportamentos. É a sociedade que primordialmente condiciona os valores dos grupos que a compõem. No entanto são os diferentes grupos de indivíduos que, ao rejeitá-los ocasionalmente no todo ou em parte, alteram os valores das sociedades. Os valores, opiniões, atitudes apresentam assim uma evolução que embora seja lenta dificilmente é previsível. Entretanto os prospectivistas franceses e americanos têm relacionado a evolução dos valores ao efeito da mudança de gerações por ter sido observado que os grupos de idades mantêm ao longo dos anos uma certa identidade de pensamento. Assim como a “geração Woodstock” não fazia seguro de vida nos USA, no Brasil a “geração cara-pintada” manterá a disposição de questionar papéis tradicionais e estará ocupando postos-chaves nas próximas décadas. E, se a história da humanidade tem mostrado uma crescente tendência ao individualismo, ela é rica também em exemplos de movimentos coletivos a serviço de valores individualistas não-egoístas. Não é uma certeza mas é uma possibilidade de mudança da condição atual dos jovens assumirem sem crítica o carro como valor social e associarem o transporte coletivo aos valores negativos de derrota social, pobreza e discriminação, comportamento observado até entre crianças e reforçado nos programas de televisão. A mencionada tendência ao individualismo acentuará a percepção do mercado de consumo final como constituído de milhões de pessoas agindo cada um a seu modo segundo suas opções individuais. O que será novo, propiciado pelo avanço tecnológico, é a evolução das redes de

informação baseadas em satélites e cabos para a transmissão de ondas captadas a todo o momento em qualquer lugar. É uma condição de telecosmo que, embora ainda não existente, já pode ser vislumbrada pela expansão das conexões sem fio Wi-Fi (wireless fidelity).

A influência desta nova condição alterará não só a forma de operar os serviços de transporte controlados por chips e geoposicionamento por satélites operando on line, como a sua utilização pelos usuários. A qualquer momento e em qualquer lugar será possível informar-se sobre os transportes existentes, sua disponibilidade e até mesmo solicitar serviços ofertados mediante demanda, algo muito diferente do atendimento nos dias atuais. O comportamento independente e a facilidade de escolha, mais do que nunca, farão com que os sistemas de transportes devam ser organizados acerbadamente em função das necessidades.

A cultura digital será um traço característico das sociedades urbanas. É provável que as empresas de transporte cuja atividade é usualmente centrada nos veículos se transformarão em empresas de viagens centradas nos passageiros oferecendo serviços cada vez mais adaptados às suas necessidades. As gerações de jovens brasileiros entrando na idade adulta, pela sua importância na pirâmide de idade, deverão reforçar o desejo e mesmo a ação para que o passageiro nos serviços de transporte coletivo seja tratado como cidadão e consumidor que como tal quer ser respeitado e atendido. Este anseio, mesmo que não seja para si, pode se manifestar em favor dos que não podem usar automóveis como já foi notado, em uma pesquisa recente em São Paulo, o desagrado que causa o tratamento inadequado no atendimento dos idosos. Em resumo, o futuro usuário dos transportes coletivos será mais moderno, mais feminino, mais independente, mais adulto e usará os meios de transporte que puder dispor como resultado do que tiver sido feito hoje pela defesa do transporte público e melhoria da circulação urbana.

Uma reforma urbana no viário de São Paulo

[Artigo publicado na revista [Carta Capital](#)]

As manifestações de junho, que abalaram as instituições do país, criaram um novo ambiente de debate sobre as políticas públicas, cujos reflexos já são sentidos pelos cidadãos. Entre os vários desdobramentos, o mais importante, até o momento, na cidade de São Paulo, é a prioridade que a mobilidade, em especial o transporte coletivo, ganhou em nível local e nacional.

Para além da revogação do reajuste das tarifas de ônibus, mais relevantes são os indícios de que, finalmente, nossos governantes começaram a ser convencidos, pelo povo nas ruas, de que não é possível dar continuidade ao modelo de desenvolvimento urbano baseado no automóvel, que tem gerado uma imensa concentração de grandes investimentos na ampliação do sistema viário voltado exclusivamente a esse modo de transporte.

A presidenta Dilma anunciou um pacto pela mobilidade, destinando 50 bilhões de reais para a ampliação dos sistemas de transporte coletivo nas principais cidades brasileiras. É uma importante inversão de prioridades, pois o governo federal, desde o regime militar, não investia significativamente no setor. Nos últimos dez anos, se deu mais importância ao subsídio da gasolina e às isenções fiscais para o automóvel do que ao investimento em transporte coletivo. O PAC 1 não previu nenhum recurso para o setor, enquanto que o PAC da Mobilidade, que integra o PAC 2, destinou 29 bilhões de reais, no âmbito do pacote relacionado com a realização da Copa do Mundo.

Em São Paulo, epicentro dos protestos, o impacto das manifestações sobre a política de mobilidade é visível. O governo Fernando Haddad, que já tinha previsto a criação do Bilhete Único Mensal (que responde, em parte, à reivindicação de um passe livre) e tinha um bem elaborado programa de

Nabil Bonduki

Professor titular do Departamento de Planejamento da FAU-USP, é vereador em São Paulo pelo PT e colunista da CartaCapital



ampliação dos corredores de ônibus, foi estimulado a colocar em prática uma efetiva priorização do transporte coletivo, em detrimento do automóvel. Essa é a única alternativa para mudar estruturalmente, a curto prazo, as condições de mobilidade na cidade. Embora o metrô seja uma solução mais adequada para uma metrópole como São Paulo, devido ao seu elevado custo e tempo de construção, ele apenas poderá gerar resultados significativos a longo prazo.

O prefeito acelerou a implantação de faixas exclusivas de ônibus em inúmeras vias arteriais – que deve alcançar 220 quilômetros até dezembro –, solução que pode ser aplicada em prazo recorde e com um baixíssimo investimento. Trata-se de uma verdadeira reforma urbana no viário da cidade. A velocidade dos ônibus nas avenidas onde o sistema foi adotado duplicou ao mesmo tempo em que ocorreu um significativo incremento do congestionamento nas demais faixas, consequência previsível.

Com essa solução, obteve-se uma melhor e mais justa distribuição de um patrimônio público; as ruas da cidade, para os seus cidadãos. Cada automóvel transporta, em média, 1,3 passageiro, enquanto um ônibus comum, ocupando o espaço equivalente a cinco carros, tem capacidade aproximada de 45 passageiros sentados ou 75 quando lotado. Um ônibus biarticulado pode transportar até 190 passageiros. É evidente a democratização do espaço público obtido com a proposta.

Carros parados no congestionamento e ônibus circulando livremente é a melhor defesa para a mudança de um modal para o outro, desde que a qualidade, conforto e tempo de espera sejam aceitáveis. Esse é o ponto crucial da questão: se a prefeitura não acelerar a melhoria desses outros

Uma reforma urbana no viário de São Paulo

aspectos do transporte coletivo, incluindo um melhor planejamento das linhas – implementando os sistemas estrutural e de alimentação, conforme foi previsto no Plano Diretor Estratégico de 2002 –, as alterações que estão em implantação poderão gerar uma oposição da opinião pública, fortemente influenciada pela classe média, que pode ser mobilizada pelos interesses que estão sendo contrariados por essa política, ou seja, a elite econômica da cidade e vários interesses econômicos que giram em torno da “cultura do automóvel”.

Nesse aspecto, foram relevantes duas outras decisões tomadas pelo prefeito em resposta às manifestações: a abertura dos custos do sistema de ônibus e o cancelamento da licitação para a contratação das empresas que devem operar o transporte coletivo na cidade, que tinha prazo marcado para ocorrer nesse segundo semestre. A abertura dos custos da tarifa e a criação de uma Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) na Câmara Municipal para investigar o tema permitirão maior transparência e publicidade na aferição dos custos das empresas que operam no sistema, dando à prefeitura melhores condições para negociar as regras da licitação. Esta, por sua vez, poderá ser realizada levando-se em conta a reestruturação das linhas e a nova situação que será gerada com a implantação de faixas exclusivas e corredores de ônibus, pois o aumento da velocidade reduz custos.

O clima gerado pelas manifestações de junho deu condições políticas para que teses, que há muito vinham sendo defendidas pelos urbanistas progressistas e que estavam no programa do prefeito, pudessem ser adotadas em ritmo mais acelerado pela administração municipal. Se a reforma urbana

no espaço viário da cidade for levada adiante, em todos os seus aspectos, o grito das ruas de 2013 poderá se tornar histórico na política urbana da principal cidade brasileira.

“O Hidroanel é um plano de uso múltiplo das águas, corrente na Europa e EUA, que pode redirecionar o desenvolvimento da grande metrópole; hoje ‘de costas para os rios’ (expressão corrente!).

Frederico Bussinger

Bicicleta como política pública

João Lacerda

faz parte do dia a dia e da história da Associação Transporte Ativo.



A mobilidade é um fenômeno coletivo de percepção individual. Todo condutor é especialista em trânsito por conta das horas paradas em congestionamentos.

Mas essa é apenas uma percepção, das muitas percepções equivocadas, que é possível ter ao volante de um automóvel, no guidão de uma moto, pedalando e até caminhando.

Cada papel exercido pelos cidadãos muda a sua percepção da realidade urbana. Mas pelo caráter opressivo das ruas brasileiras, o ciclista tem normalmente dois caminhos a seguir. Conformer-se e seguir pelas bordas, ou lutar contra o status quo que privilegia a fluidez veloz dos veículos motorizados.

O caminho para reverter condições desfavoráveis é dos mais variados e a própria opressão rotineira de dividir as ruas com motoristas agressivos acaba “embrutecendo” a conduta dos ciclistas ciosos por mudar a realidade que enfrentam.

É fácil ser tomado pela agressividade, querer queimar todos os carros, destruir pontes e agredir motoristas. A guerra completa nas ruas certamente em nada irá contribuir para a paz de circulação.

Natural, portanto que entender a bicicleta como política pública passa acima de tudo por promovê-la sem denegrir outros atores do trânsito. Ir além do maniqueísmo e de ciclistas contra motoristas.

O caos na mobilidade urbana é certamente um promotor do uso da bicicleta em potencial, pela simplicidade e confiabilidade das magrelas. A garantia

da bicicleta como o melhor meio individual para percorrer uma distância e gastar o mesmo tempo todos os dias é um argumento forte para que mais pessoas pedalem. Mas não pode ser o único.

Acreditar na bicicleta como solução para os próprios problemas é apenas a primeira pedalada. O desafio é focar sempre nos estímulos positivos e propositivos que incentivem mais pessoas a pedalar.

Não haverá lei, ordem suprema ou imposição que tornará nossas cidades mais cicláveis, será a construção coletiva de incentivo para que as melhores decisões individuais de mobilidade sejam as melhores para a cidade.

Quando se obriga alguém a fazer alguma coisa, ela fará por obrigação e deixará de fazer na primeira oportunidade. Quando se ensina, sensibiliza, conscientiza, a pessoa agirá por livre e espontânea vontade.

Três décadas da Pesquisa de Imagem das empresas de transportes de passageiros na Metrôpole de SP



Rogério Belda

foi o primeiro diretor executivo da ANTP; ex-Diretor de Planejamento do Metrô de São Paulo; atual membro do Conselho Diretor da ANTP.

A pesquisa de imagem dos serviços de transporte coletivo público na metrópole de São Paulo começou a ser realizada regularmente a partir de 1984, três anos antes da pesquisa similar de imagem dos transportes de passageiros realizada em Paris. Mesmo antes, já havia sido realizado, no setor de planejamento de transporte do Metrô de São Paulo, um ensaio sobre a execução deste tipo de pesquisas. A motivação inicial foi inspirado em um artigo na imprensa que comparava, com uma pergunta simples, a opinião da população sobre serviços de ônibus de algumas capitais brasileiras. A pesquisa consistia em classificar o atendimento destes serviços de transporte coletivo em: **ótimo, bom, regular, ruim e péssimo**. Ocorreu-me então que se poderia fazer este mesmo tipo de avaliação entre os serviços de transporte existentes da capital de São Paulo. Para realizar-se o teste preliminar, a custo reduzido, utilizou-se um serviço da GALLUP, denominado de “Pesquisa Omnibus”, que reunia, em um mesmo trabalho de campo, perguntas de diferentes clientes mediante pagamento do valor correspondente ao número de perguntas solicitadas. A Companhia do Metropolitano de São Paulo patrocinou então a inclusão, como ensaio, de duas perguntas sobre os serviços da CMTC e do METRÔ. Lembro-me que um especialista John Darce, consultor do **SENAI**, realizou graciosamente uma análise da coerência estatística dos resultados deste ensaio e aconselhou-nos a eliminar “regular” como alternativa para se obter mais clareza nas respostas que deveriam ser classificadas em: Ótimo, Bom, Ruim, Péssimo.

Resolveu-se fazer, então, uma nova pesquisa, esta específica, também com a GALLUP, englobando os serviços ferroviários de passageiros urbanos da FEPASA (empresa ferroviária estadual) e CBTU (empresa ferroviária federal) em São Paulo, por sugestão do Diretor de Planejamento do Metrô na época, Sebastião Hermano Cintra, que já havia promovido um estudo técnico financiado pela FINEP sobre incêndio em carros ferroviários de passageiros do Metrô, FEPASA e CBTU. Este estudo foi realizado por intermédio da ANTP, sendo beneficiadas as três empresas

ferroviárias de São Paulo. A partir desta experiência exitosa, ele sugeriu que se utilizasse o mesmo esquema para realizar uma rodada de pesquisa de imagem dos serviços de transporte na cidade, incorporando também, mediante convite, a CMTC, empresa municipal de ônibus da capital, com as quais foram divididos os custos de realização dos trabalhos de campo. Esta iniciativa foi facilitada pela existência, então, de uma “Câmara Metropolitana de Transporte” criada pelo Governador do Estado, Franco Montoro, na qual as entidades de transporte tinham representação, inclusive a CBTU que é uma empresa do Governo Federal. A pesquisa passou a ser realizada, desde então, regularmente e incorporou como patrocinadoras outras entidades interessadas nos resultados. Nos anos que se seguiram, a Pesquisa de Imagem dos Serviços de Transporte passou a examinar temas mais abrangentes de interesse das entidades patrocinadoras responsáveis pelo atendimento aos usuários de transporte coletivo público na Região Metropolitana de São Paulo.

A pesquisa de imagem não é uma pesquisa de avaliação da prestação de serviços de transporte de passageiros. As pesquisas com esta finalidade são feitas diretamente com os usuários nos meios de transporte ou ao final das viagens por eles realizadas e referem-se diretamente aos atributos do atendimento no serviço prestado. A pesquisa de imagem visa captar a percepção e o sentimento da população em relação aos serviços de transporte existentes na cidade. Ela é realizada fora dos sistemas de transportes, preferivelmente na residência dos entrevistados. Eles podem ser usuários habituais, ocasionais e, até mesmo, não usuários dos serviços pesquisados. As análises dos resultados são feitas separadamente para cada um destes públicos. O que se procura é caracterizar os sentimentos e percepções sobre os serviços oferecidos e associa-los às características sociais dos entrevistados, suas experiências e expectativas. No caso das pesquisas de São Paulo, as pesquisas quantitativas são precedidas de pesquisa qualitativa com a finalidade de melhor caracterizar o público investigado nas suas características psicossociais e linguagem adequada na organi-

Três décadas da Pesquisa de Imagem das empresas de transportes de passageiros na Metrôpole de SP

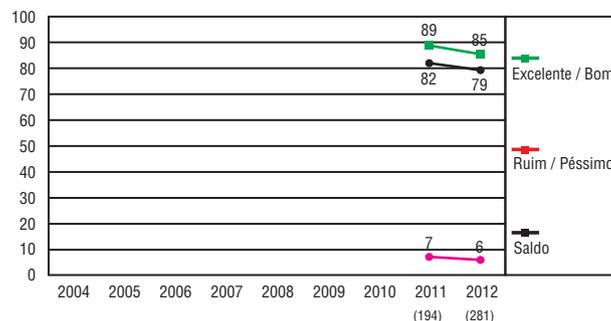
zação dos questionários. Atualmente, a pesquisa é patrocinada pela CPTM, EMTU, METRÔ, SPTrans e a ViaQuatro. Os resultados da última pesquisa de imagem serão divulgados, após terem sido analisados pelas entidades promotoras.

O momento é interessante porque o CAF, banco andino de fomento, realiza pesquisa similar em capitais de países latinoamericanos, já tendo executado os trabalhos de campo nas metrópoles de Buenos Aires e Rio de Janeiro. As informações coletadas servem para análises comparativas úteis aos responsáveis pela política de mobilidade urbana nas metrópoles do continente.

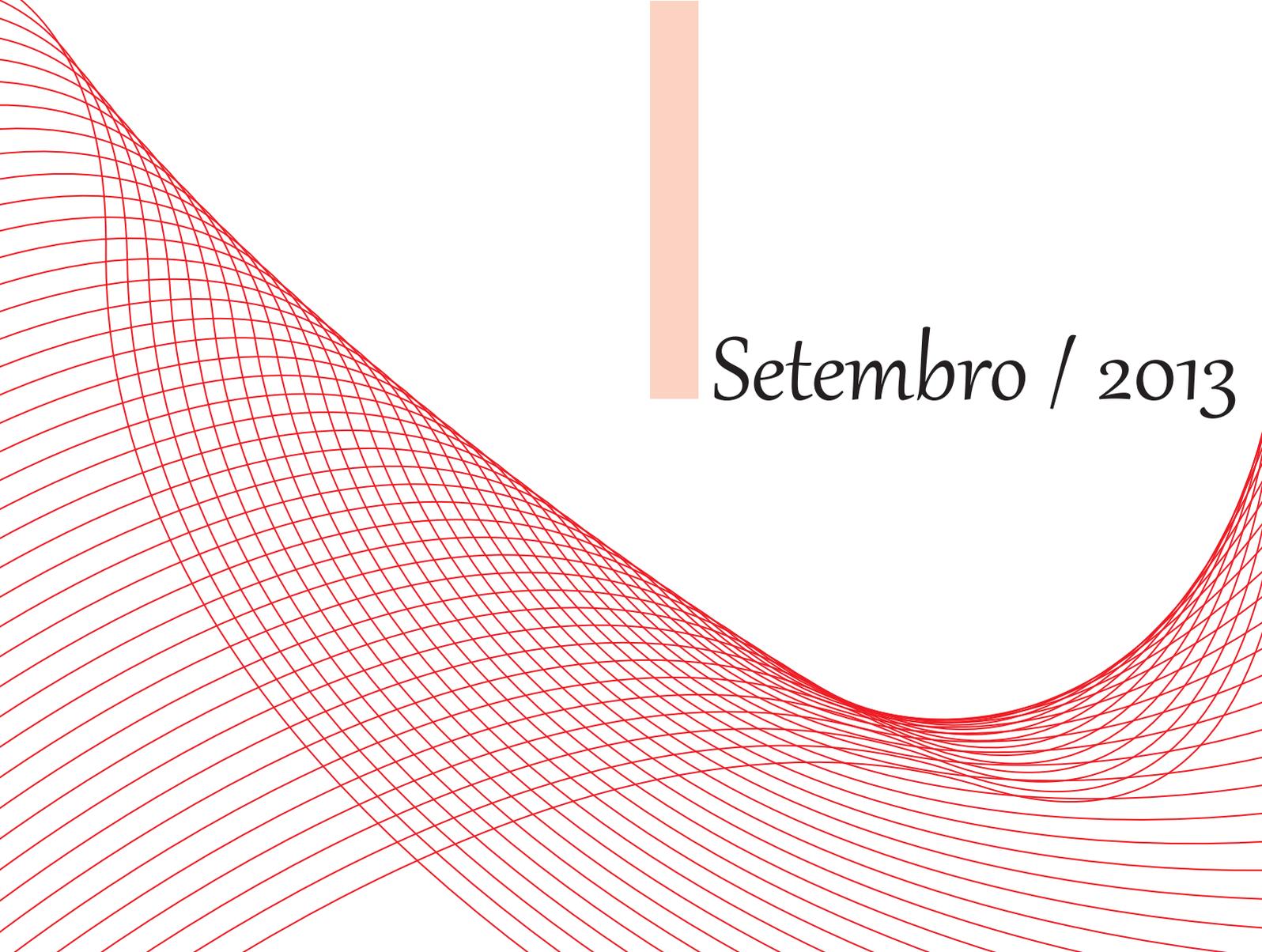
A evolução dos resultados sintéticos da última pesquisa da imagem de serviços de transporte da metrópole estão apresentados no quadro abaixo. A avaliação da Linha 4 de Metrô (Linha Amarela de Butantã – Luz) apresenta elevado nível de aceitação, com 85% de respostas de excelente e bom contra 6% de ruim ou péssimo. Não figura no quadro porque seu resultado corresponde ainda a um número reduzido de entrevistados na amostra.

Avaliação de Metrô Linha 4 - Amarela, Butanta - Luz - Usuários

Linha 4 - Amarela



Avaliação (% de avaliações excelente/bom)	2011	2012
Metrô	74	75
CPTM	48	44
Ônibus Municipal da Capital	40	35
Microônibus na Capital	39	41
Ônibus nos corredores da Capital	54	53
Expresso Tiradentes	74	85
Ônibus corredor São Mateus – Jabaquara	79	67
Ônibus Metropolitano	51	45

A decorative background consisting of a grid of thin red lines that curve and flow across the page, creating a sense of movement and depth. The grid is denser in some areas and more sparse in others, following a wave-like pattern.

Setembro / 2013

Integração de Modais de Transporte

Isabelle Costa Luís
Arquiteta e urbanista
formada pela Universidade
Federal do Paraná



No conceito de planejamento urbano atual é importante uma solução de mobilidade que resulte em um impacto social e ambiental menor.

Em busca de uma melhor organização do sistema viário é possível buscar, através da integração entre os diversos tipos de modais, uma solução para redução de congestionamento urbano em geral causado pelo uso de automóveis particulares.

Por meio dessa integração amplia-se a mobilidade para a população dentro da cidade, obtendo como resultado a melhoria da qualidade de vida e ambiental. Além disso, a integração com o transporte público (trens, metrô e ônibus) com a bicicleta incentiva não só ao uso da bicicleta como meio de locomoção, mas também ao uso do meio do transporte coletivo para distâncias expressivas.

A Nova Lei de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012), tem em seus princípios conceitos como o de acessibilidade e equidade do uso do espaço urbano; como parte das diretrizes a prioridade do meio de transporte não motorizados sobre os motorizados e a integração de modais de transporte, e dentre seus objetivos reduzir as desigualdades, promover a inclusão social e consolidar a gestão democrática; A questão da acessibilidade ao ser tratada como parte da política de mobilidade urbana, deve ter como foco a inclusão social, a igualdade de oportunidades ao exercício de cidadania aos idosos e às pessoas com deficiências, sempre respeitando seus direitos primordiais. (COLEÇÃO BICICLETA BRASIL, 2007).

Observando a tabela abaixo (figura 01) sobre o uso do espaço urbano, é possível concluir que: a minoria que utiliza o automóvel, para se locomover

nas grandes cidades brasileiras, ocupam de 70% a 80% do espaço viárias das principais vias. (ANTP, 2013, Parte I, Lição XI). Essa grande oferta de espaço somada a facilidade de possuir um automóvel particular, somada a precariedade dos serviços de transporte público mais a falta de infraestrutura para os modais não motorizados (a pé e a bicicleta), tem como reflexo os congestionamentos.

Espaço viário usado por pessoas circulando em automóveis e ônibus, vias principais, cidades selecionadas, 1998			
Cidade	Espaço viário usado ¹ Autos (%)	Ônibus (%)	Área relativa por pessoa ² (pico da tarde)
Belo Horizonte	77	23	25,6
Brasília	90	10	15,1
Campinas	87	13	6,7
Curitiba	79	21	17,3
João Pessoa	88	12	11,2
Porto Alegre	70	30	8,7
Recife	85	15	7,0
Rio de Janeiro	74	26	27,6
São Paulo	88	12	13,1

¹ Média dos picos da manhã e da tarde.

² Área usada por pessoas em auto, em relação à área usada por pessoas em ônibus.

Ref.: IPEA/ANTP, 1998

Figura 01. Fonte: ANTP, 2013. (Parte I, Lição XI).

Integração de Modais de Transporte

Contudo a Lei de Mobilidade Urbana, serve como escopo para uma mudança de prioridades, visando distribuir melhor os espaço viário entre os modais, ou seja, buscando repensar a organização urbana.

A integração de modais (trens, metros, ônibus, bicicleta e taxi) é uma forma de facilitar a acessibilidade e ampliar a mobilidade, como já citado acima. Porém, como podemos observar por meio da tabela acima, que há uma desigualdade na distribuição do espaço urbano, e essa questão de redistribuição é uma grande desafio para as prefeituras na hora de elaborar seus planos de mobilidade, pois falta qualidade, conforto, e prioridade para o transporte coletivo, faltam recursos financeiros para os trens urbanos conseguirem se manter, falta infraestrutura e projetos de educação para o modal cicloviário.

Dos modais de transporte citados acima como possibilidade de integração, a bicicleta mesmo sendo um veículo individual, consegue atender o princípio da igualdade já que proporciona autonomia para toda a população. Possui baixo custo de aquisição e manutenção o que a torna acessível a varias camadas econômica e de todas as idades;

O transporte coletivo (ônibus, metrô e trens), também citado, possui como principal característica a capacidade transportar uma grande quantidade de passageiros por uma demanda de espaço menor do sistema viário, além de ser considerado um serviço público essencial, pois conforme ANTP, 2013, "o transporte de passageiros garante o direito de ir e vir e representa um setor importante na economia nacional, pela geração de empregos e expressão econômica" (Parte II, Lição VI) .

A acessibilidade, vista como a facilidade de atingir os destinos desejados, é a medida mais direta (positiva) dos efeitos de um sistema de transporte." (VASCONCELLOS, 2000, E. A., PAG 27) .

O principal papel do transporte coletivo atualmente nos países é poder atender a locomoção da população que não possui alternativas de ir e vir, desempenhando um papel importante no equilíbrio social e econômico. (BERTOLDI, 2005).

O desafio na integração dos modais consiste em os governantes após elaborar seus planos, ofertarem infraestrutura de qualidade, incentivarem o uso de modais "alternativos" e possuir informação de qualidade sobre todos os modais.

Referência Bibliográfica

BERTOLDI, Osmar. Idéias para uma metrópole sustentável. Curitiba: Esplendor, 2005. BRASIL. Ministérios das Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. Coleção Bicicleta Brasil, Programa Brasileiro de Mobilidade por Bicicleta, Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades. Brasília. (S.N), 2007. VASCONCELLOS, Eduardo Alcantara. Transporte urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e propostas. 3. ed. São Paulo: Annablume, 2000. Referências Webgráficas Lei nº 12.587, de Janeiro de 2012.

Novos caminhos para a cidade

(artigo publicado na Revista [Super Interessante](#), edição de Aniversário, edição 322

Natália Garcia

Jornalista do blog [Cidades para Pessoas](#) e da [Revista Superinteressante](#) (Abril Cultural)



“Gostaria de começar esse texto dizendo que nenhuma outra área política estabelece seus preços de maneira tão irracional, ultrapassada e desperdiça tanto dinheiro quanto a mobilidade urbana”. A frase é de um artigo de 1963, escrito pelo Nobel da Economia William Vickrey, sobre a realidade da América do Norte e da Europa. Mas era o prenúncio de um colapso que se repetiria 50 anos depois aqui no Brasil. Qualquer um que tente se locomover por uma grande cidade do país sente na pele a irracionalidade mencionada pelo engenheiro. Não foi por acaso que as manifestações que tomaram as ruas do país em junho começaram com o aumento (cancelado) das tarifas de ônibus em São Paulo, onde os congestionamentos só pioram. É hora de aproveitar o clima de alarme para melhorar o transporte das nossas metrópoles. A grande questão é “como resolver o trânsito?”.

“Antes de pensar em soluções, é preciso diagnosticar esse problema com precisão”, diz o planejador urbano Jeff Risom, coordenador dos projetos de mobilidade do Gehl Architects, na Dinamarca. Esse diagnóstico pode nos livrar de armadilhas, como achar que a maioria das pessoas que se locomove pelas cidades está dentro dos carros. Na verdade, 30,9% dos deslocamentos no país são feitos de carro, 28,9% de transporte público e 40,2% de meios não motorizados (bicicleta e a pé). Isso mesmo: a maioria está caminhando ou pedalando. Mas não é isso que refletem os investimentos em mobilidade.

De acordo com dados da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), em 2011, o orçamento estatal aplicado aos transportes públicos somou R\$ 900 milhões, enquanto os investimentos em mobilidade para os carros chegaram em R\$ 12,6 bilhões. Ou seja, investe-se dez vezes mais dinheiro público em infraestrutura para os carros, que transportam a

minorias das pessoas. Gastos com vias para ciclistas e pedestres nem são mencionados no relatório, de tão insignificantes. “O investimento em ruas e avenidas para carros gera mais veículos e mais trânsito”, diz o consultor de mobilidade Mário Garcia. O investimento em transporte individual também aumenta a poluição e os acidentes, fatores que custam dinheiro, mas não diretamente. São as chamadas externalidades. Em uma medição da ANTP, a poluição e os acidentes gerados pelas viagens de carro custam, por ano, R\$ 17,2 bilhões, enquanto as feitas com transporte público saem por R\$ 4 bilhões. Um estudo da Fundação Getúlio Vargas tentou acrescentar mais variáveis à conta, como o combustível queimado enquanto os veículos estão parados, tempo ocioso perdido no congestionamento etc, e concluiu que o trânsito representa um prejuízo de R\$ 40 bilhões por ano ao Brasil.

A má gestão dos transportes é, portanto, um problema não só de mobilidade, mas econômico e de saúde pública também. Vickrey, lá nos anos 1960, tinha razão: jogamos dinheiro fora e fica cada vez mais difícil sair do lugar. Mas há uma porção de iniciativas pelo mundo que pode nos inspirar a seguir novos caminhos.

Mais equilíbrio

“Não são só 20 centavos” foi uma bandeira adotada por boa parte dos manifestantes que eram contrários ao aumento da tarifa de ônibus. O superintendente da ANTP Luiz Mantovani Néspoli parece concordar com essa maneira de ver as coisas. “Mais do que reduzir a tarifa, o que precisa baixar é o custo da mobilidade. Para fazer isso e preciso equilibrar as vias das cidades”, defende. A primeira parte desse equilíbrio está nos investimentos públicos. “A mobilidade é uma questão política. Os aspectos técnicos são relativamente fáceis de resolver, difícil é decidir quem será beneficiado”, diz

o ex-prefeito de Bogotá e consultor do Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP, na sigla em inglês) Enrique Peñalosa. A revolução que ele causou na mobilidade da capital colombiana e a extensão prática de suas palavras. Em sua gestão, ele investiu em um sistema inteligente de ônibus inspirado no de Curitiba (que depois ficou conhecido como BRT), com faixas exclusivas e estações com plataformas de embarque que otimizam a entrada e saída de passageiros no veículo. Para estabelecer as rotas desse sistema, que foi batizado de Transmilênio, Peñalosa foi na raiz do problema: removeu faixas de circulação de carros. Ele também construiu mais de 300 km de ciclovias e criou rotas de lazer em avenidas que, aos domingos, eram desativadas para os carros.

Para reequilibrar essa conta, é preciso ter uma visão sistêmica dos transportes. “A mobilidade precisa ser pensada como uma rede integrada de opções para atender as diferentes demandas das pessoas”, diz Jeff Risom. Não é o que acontece no Brasil, onde os Órgãos que regulam a mobilidade não se articulam. O consultor Mário Garcia aponta que gestores de metrô, trem, sistema de ônibus e vias para carros não conseguem se planejar em conjunto porque são geridos de maneira separada.

Um exemplo a ser seguido é o Transport for London (TFL), departamento criado pela prefeitura da capital inglesa para coordenar o planejamento de infraestrutura e logística da cidade. Todos os tipos de deslocamentos – a pé, de bicicleta, de transporte público e de carro – são pensados pelo mesmo núcleo, que trabalha com uma diretriz simples: garantir o bem estar das pessoas. Assim, as infraestruturas para cada tipo de modal vão sendo pensadas de maneira integrada. “Se não for assim, carros, ônibus, ciclistas e pedestres vão brigar por espaço, em vez de compartilhá-lo”, diz Risom.

Planejamento integrado

“O reequilíbrio das vias e opções de transporte precisa ser estrategicamente pensado com outra questão crítica da mobilidade: a deformação da cidade”, diz Garcia. Ele explica o fenômeno comum nas metrópoles brasileiras: concentração de empregos no centro e de residências nas periferias. “Parte da solução da mobilidade está em reduzir sua demanda, permitindo que as pessoas morem perto do seu trabalho.”

O problema é que transportes e habitação são duas secretarias com gestões separadas em todas as cidades do país, o que dificulta sua ação de maneira planejada e integrada. A solução para isso, em Copenhague, foi criar um Órgão integrado na prefeitura, o Departamento de Vida Urbana. Qualquer projeto para a cidade, da construção de um conjunto de apartamentos a uma ciclovias, passa por esse departamento, que tem o poder de aprova-lo ou propor mudanças. O critério é simples: qualquer novidade precisa deixar um legado positivo na cidade, melhorando a relação das pessoas com seus espaços públicos.

Outro departamento similar é o Instituto de Sustentabilidade de Portland. Criado pela prefeitura, ele possui sedes em vários bairros da cidade e tem como objetivo promover conexões entre a sociedade civil, o poder público, a iniciativa privada e a academia. Um exemplo de sua atuação foi a criação de Luna ciclovias à beira do rio Willamette, que corta a cidade: um desejo da população financiado quase integralmente pela iniciativa privada e planejado com a ajuda da universidade local.

Com essa deformação corrigida, seria viável aplicar a regra de ouro da economia dos transportes, desenvolvida por William Vickrey, o economista lá

do começo desta reportagem: cada pessoa deve arcar com os custos sociais dos seus deslocamentos. E os motoristas de carro precisam arcar com as externalidades de poluição e congestionamento que geram, a exemplo do Pedágio Urbano, adotado em Londres. Aí sim a mobilidade brasileira trocaria seu ciclo vicioso por um virtuoso. E teria espaço para se reinventar.

Um espaço, várias funções

“O principal erro cometido no planejamento das cidades e pensar demais no hardware e pouco no software “, diz David Sim, do Gehl Architects. Em outras palavras: uma avenida feita apenas para a circulação de carros é como se fosse um Ipad de última geração com apenas um aplicativo rodando. Mas quanto mais aplicativos (de qualidade), mais interessante seu uso. Uma avenida que não tem tanto movimento aos fins de semana é como o iPad de um aplicativo só, mas pode se converter em via de lazer. Uma praça pode receber uma feira durante o dia e um show à noite. Uma avenida a beira do rio pode virar espaço para as pessoas durante o verão e assim por diante. “Melhorar os usos da cidade reduz, também, a demanda por deslocamento.”

Projetos de agricultura urbana também têm esse resultado. Segundo Robert Biel, especialista no tema da University College of London (Inglaterra), plantar na cidade é uma boa maneira de reduzir o impacto do transporte de alimentos para consumo nos grandes centros urbanos.

Aqui no Brasil, isso normalmente é feito por caminhões que lotam os acessos as cidades. Em Acra, Ghana, 80% do abastecimento de legumes e verduras é feito por um cinturão verde que circunda a própria cidade. “As pessoas consomem alimentos de mais qualidade e a cidade não fica con-

gestionada por caminhões”, defende Biel. “Sem contar que hortas urbanas também são espaços de convívio entre as pessoas”, completa.

Reinventar lógica de trabalho também ajuda a reinventar a mobilidade. O projeto Working4Utah, adotado no estado americano de Utah, reorganizou a jornada semanal de 40 horas em quatro dias de trabalho. As pessoas ganharam um feriadão por semana – 80% da população aprovou a ideia. E o total percorrido por carros a cada ano no Estado foi reduzido em 5 milhões de quilômetros, gerando uma economia de R\$ 3 milhões anuais.

Nenhuma das ideias para você nestas páginas é teórica ou utópica. Todas foram aplicadas em cidades pelo mundo, com resultados concretos e positivos. “E provavelmente sairiam bem mais baratas ao governo brasileiro do que os atuais investimentos que fazem em vias para carros”, garante o urbanista Risom. São caminhos novos, que podem ser percorridos para reinventar as cidades. Quem ganharia com essas novas rotas seriam as pessoas.

“As leis podem fazer justiça para alguns e ter como consequência a injustiça para muitos. A concessão de gratuidades e benefícios tarifários nos serviços de transporte público urbano se enquadra bem nessa situação.”

Nazareno Stanislau Affonso

Memórias de um trânsito caótico

O jornal Valor Econômico publicou, em 03/09/2013, interessante matéria sobre as “[Memórias de Um Trânsito Muito Atual](#)”, iniciando-a pela afirmativa de que “há 36 anos surgiram as primeiras ideias para estimular o uso do transporte coletivo”.

Alguns comentários adicionais podem, entretanto, complementar as considerações ali feitas. Em primeiro lugar, a cronologia do sistema de transporte coletivo, que tem como marco zero a implantação dos bondes a partir de 1900, gerando um sistema com 700 km de itinerários sobre 260 km de linhas, que foi o suporte do transporte coletivo, até ser inadvertidamente extinto em 1968, ano em que se criou a Companhia do Metropolitano. Mas já a partir de 1925 a crescente presença de ônibus e de automóveis, em regime operacional desregulamentado, deu início a uma competição anárquica, que levou a Prefeitura de São Paulo a estabelecer uma primeira regulamentação em 1936 e a elaborar um minucioso plano de transportes coletivos em 1943, a cargo da Comissão de Estudos de Transportes Coletivos, criada em 1939.

Foi nesse momento que a municipalidade consolidou a sua visão avançada sobre o importante papel do sistema coletivo de transporte urbano. Desse estudo decorreu a criação da CMTc – Companhia Municipal de Transporte Coletivo, empresa de economia mista, concessionária de todo o transporte coletivo da Cidade, inclusive o metropolitano.

Em 1973/75, uma primeira manifestação de proteção ao transporte por ônibus nasceu com a concepção das faixas próprias para a sua circulação (gestão Miguel Colassuono), à semelhança dos muitos trechos de vias dedicadas exclusivamente aos bondes. Mostrava-se, então, uma preocupação

Adriano Murgel Branco
ex-Secretário dos Transportes e da
Habituação do Estado de São Paulo, eleito
Engenheiro do Ano de 2008, Membro da
Academia Nacional de Engenharia.



com a prioridade a ser dada, aos sistemas coletivos de transporte. Mas a cidade congestionava-se cada vez mais, fazendo deteriorar o transporte público, o que deu origem, na década de 60, a duas medidas importantes: uma, a criação da Companhia do Metrô; a outra, a implantação da CET – Companhia de Engenharia de Tráfego.

No primeiro caso, fortalecia-se o transporte público, embora se adotasse, simultânea e contraditoriamente, a extinção do sistema de bondes, com a perda de suas faixas exclusivas de circulação; no segundo caso, procurava-se fortalecer um sistema mais ordenado de circulação urbana que, embora tivesse reflexos no transporte por ônibus, na prática beneficiava enormemente o tráfego de automóveis e veículos de carga.

Pensou-se que a criação de uma companhia metroviária resolveria o transporte urbano e que a CET resolveria todos os problemas do trânsito. Ignorou-se que a solução dos problemas do trânsito estava na solução das dificuldades do transporte, embora essa fosse a tese dominante nos meios técnicos da década de 60 e 70. Eu próprio sugeri que, em vez da criação de uma empresa de engenharia de tráfego, se instituisse uma empresa de engenharia de transportes para estudar em conjunto transporte e circulação urbana.

O lobby automobilístico, porém, venceu e apostaram-se muitas fichas no transporte individual. Deu no que deu: a sociedade paulistana arca hoje, devido às deficiências do transporte e do trânsito, com custos avaliados em 50 bilhões de reais por ano! Em 1974 (gestão Olavo Setubal) idealizou-se dotar a cidade de uma rede de transporte de média capacidade, operando em corredores exclusivos, com ônibus de tração elétrica. Seria a forma de

Memórias de um trânsito caótico

implantar um transporte que independesse do trânsito, não poluente, com capacidade de transporte equivalente à metade daquela do metrô, mas com custos muito menores e implantação muito mais rápida. Não um “concorrente” do transporte de massa, mas um sistema complementar intermediário, destinado às regiões de demanda média, entre a do metrô e a dos ônibus comuns.

Era o Plano SISTRAN, elaborado com a colaboração do Estado, através do qual a Prefeitura se dispôs a implantar 280 km de corredores, com 1.280 veículos.

O plano foi dividido em 5 etapas, tendo a administração Setubal realizado a primeira delas e desenvolvido a tecnologia para todo o conjunto. Mas não houve continuidade nem na extensão e nem na qualidade previstas.

Agora volta-se a enfatizar a necessidade de implantar faixas para ônibus e também corredores. As faixas têm resultados limitados, exatamente por não poderem ser totalmente exclusivas: é inevitável o cruzamento de vias, a operação dos taxis, as conversões à direita. Contudo, podem oferecer algum ganho de capacidade, em razão dos aumentos de velocidade alcançados, ao contrário do que alguns vêm falando desavisadamente.

Quanto aos corredores, em que o sistema de transporte tem exclusividade, salvo em situações muito especiais, constituem hoje a solução mais imediata. Vejam-se como exemplos o corredor metropolitano ABD e o Expresso Tiradentes (municipal), que ocupam hoje o primeiro lugar na aprovação dos usuários e cujos Índices de Passageiros por Km são destacadamente maiores do que os das melhores linhas de ônibus de São Paulo.

Enfim, São Paulo não perdeu a memória de seus problemas de transporte e de trânsito. Só não tem sabido utilizá-la em favor do progresso. São passados 74 anos desde que a Prefeitura, dando conta dos problemas já agudos, criou, na primeira gestão Prestes Maia, a Comissão de Estudos dos Transportes Coletivos.

O futuro dos taxis como transporte público urbano

As novas tecnologias de geolocalização e telecomunicação tais como o GPS e o celular, ao permitir o rápido atendimento aos clientes estão provocando novas transformações neste serviço público de transporte. O serviço de carroças de aluguel já existia no século XVIII, na França e a palavra taxi apareceu em 1907 derivado da redução do nome dos aparelhostaxímetro que media o trajeto percorrido. Examinando este tipo de serviço em Berlim, Bruxelas, Lisboa, Londres, Nova Iorque, Paris e Tóquio, Richard Darberá, autor do livro: “Ou vont les taxis?” conclui que, apesar de imaginarmos que é uma atividade similar em toda a parte, são serviços com características e condições muito diferentes.

Um exemplo recente: Durante muito tempo existiam basicamente duas formas de encontrar o cliente: o taxista percorrendo as ruas ou o passageiro que se dirige a um ponto definido. Isto mudou com o aparecimento do telefone e, depois, com a colocação de rádios de comunicação nos carros. Mais tarde é o telefone celular que muda hábitos e procedimentos e, bem mais recente, é o GPS que permite identificar qual o carro mais próximo do cliente. Há aspectos que são distintos de uma cidade para outra como, por exemplo, a limitação ou não do número de licenças. Em Londres não há limitação de número, mas as provas de seleção são extremamente rigorosas. Outra diferença é a permissão de empresas que alugam carros com chofer para atender chamadas telefônicas, como em Nova York, sendo este sistema vetado aos taxis que operam nas ruas. São, então, como dois “mercados distintos”. Os taxis de atendimento exclusivo a aeroportos são um terceiro mercado. E, há ainda um mercado especial de prestação de serviço por cooperativas de taxis para empresas clientes mediante contrato. Também a forma de regulamentação é bem variada, conforme são estabelecidos pelo poder público a tarifa e a frota de taxis. Em outros casos, apenas uma destas características é regulamentada. E há, até mesmo, casos em que não há nenhuma regulamentação como em Estocolmo, Amsterdam e Lima no Perú. Além disso, em diversas cidades há um serviço autorizado de veículos de

aluguel similar ao serviço de taxis existente. O autor, a partir das análises efetuadas e de consulta a outros estudos, afirma que não é só a tarifa do taxi que define seu uso, também a rapidez do atendimento. Por isso, o serviço de centrais de atendimento conjugado com GPS estão dominando, cada vez mais, o acesso às clientelas nas cidades onde existem, a ponto das autoridades estabelecerem limites de expansão destes serviços. Esta condição será tão mais presente quanto mais forem comuns os telefones celulares dotados de GPS. E, quanto maior for a frota de taxis com esta facilidade, tanto mais rápido é o seu atendimento aos interessados. Existem outras formas deste serviço com características inesperadas em cidades de países mais pobres como, por exemplo, os “rickshaws” motorizados, (apesar do nome significar “energia muscular”) apelidados de Tuc-tuc por serem tracionados por motos de baixa-cilindrada cujo ruído é bem peculiar. Há também o transporte informal tolerado em cidade de países pobres, e até mesmo em países ricos, já usando as facilidades de comunicação eletrônica por GPS, cujas centrais tendem a crescer, da mesma forma que as centrais de taxis, substituindo os taxistas autônomos sejam eles oficiais ou informais. O serviço moderno de taxi está na categoria econômica de “monopólio natural” por tender à concentração da prestação do serviço. Esta condição vai obrigar a mudanças também nas agências oficiais encarregadas da regulamentação e regulação destes serviços. Dois exemplos: Na Suécia a legislação antitruste impede que uma empresa alcance uma posição dominante. Em Genova é feito uma concessão para uma empresa única mas com prazo de concessão por um tempo definido. O livro termina afirmando que taxi é um serviço perfeitamente adaptado a vida urbana como um sistema intermediário entre o transporte coletivo público e o transporte individual privado. O autor não acredita que a profissão desaparecerá e menciona o simpósio a respeito, feito em Lisboa em 2007, sob o patrocínio da Comunidade Européia sob a orientação do autor do livro e do professor José Manuel Viegas da Universidade de Lisboa. Os trabalhos apresentados nesta ocasião estiveram acessíveis em www.ville-en-mouvement.com

Rogério Belda

foi o primeiro diretor executivo da ANTP; ex-Diretor de Planejamento do Metrô de São Paulo; atual membro do Conselho Diretor da ANTP.



As manifestações Públicas e o Sistema Metroferroviário

Peter Alouche

Engenheiro, eletricitista. Atualmente é Consultor, membro da Comissão Metroferroviária da Associação Nacional de Transporte Público - ANTP, e Diretor Responsável pela Revista da ANTP



As manifestações espontâneas no Brasil não são um fenômeno tão somente brasileiro. Frutos das redes sociais e da comunicação on-line, elas surgiram e surgem sem liderança específica, guiadas tão somente por idéias e reivindicações muitas não específicas (luta contra a corrupção, contra o racismo, etc..) outras a favor de uma causa específica (tarifas do transporte, etc.). Delas participam pessoas de todas as classes sociais, sem levar em conta sua cultura, sua tendência política, sua idade e seu objetivo concreto.

Vimos as manifestações das primaveras árabes, na Tunísia, no Egito e em outros países. A da Praça Tahrir derrubou o Regime de Mubarak, e quando o novo governo de Morsi se afastou dos ideais que tais manifestações pregavam novas manifestações na Praça Tahri derrubaram o governo Morsi, mostrando que a força da voz popular é mais forte do que a força das urnas.

O que ocorreu no Egito, Espanha, USA, Brasil tem semelhanças: Juventude e Redes Sociais via Internet, com algumas diferenças quanto às causas: políticas (conflitos sociais), econômicas (p.ex. desemprego na Espanha) e sociais (p. ex. perda de casas nos USA). No Brasil muito desalento com a política.

Um fenômeno que tem assustado os políticos ao ponto de muitos terem reagido de modo precipitado, às vezes irracional. É interessante ouvir muitos se manifestarem totalmente favoráveis a tais manifestações, mesmo que elas estivessem contrárias às suas idéias e interesses. Quanta hipocrisia!!!

Aonde que tais manifestações atingem o transporte e mais especificamente o sistema metroferroviário brasileiro e como podemos mitigar os seus eventuais efeitos negativos?

Na minha opinião, as manifestações já atingiram em cheio o sistema de transporte, já que provocaram, por exemplo, a imediata redução da tarifa. Uma redução que deve assustar empresários interessados em participar de concessões, preocupar os defensores da ordem jurídica que vêem contratos serem desobedecidos e que devem trazer insônia às empresas públicas como o Metrô, a CPTM ou o Sistema de ônibus, que se vêem forçados a rever seus custos operacionais e de investimentos, para não terem que recorrer a subsídios não previstos.

Por outro lado, não resta dúvida que tais manifestações atingiram o sistema metroferroviário de modo bastante positivo, porque ressaltaram, com força, a importância do transporte público e evidenciaram suas prioridades e necessidades, não só para a sociedade mas também para os políticos.

Quais as lições a tirar e como mitigar as críticas inseridas nas manifestações? Como enfrentar os protestos que exigem mais linhas de metrô e acusam o sistema de superlotação, de falhas e atrasos que normalmente surgem, causados inclusive pela superlotação?

No meu entender os gritos das ruas são muitas vezes fruto da informação que a população não teve, dos projetos que ela não conhece e não discutiu e do silêncio ao qual é submetida quando falhas e atrasos acontecem.

As redes sociais não vão atrás da mídia organizada muitas vezes interessada ou controlada. Quando um trem pára no túnel, o Brasil inteiro fica sabendo on-line. E se não vier explicação também on-line, clara, convincente e transparente, os protestos acontecem. Muitos projetos, como os mon trilhos, novas linhas, novos sistemas como o da sinalização, necessitam ser debati-

As manifestações Públicas e o Sistema Metroferroviário

dos e esclarecidos, pelo menos em foros técnicos, para tranquilizar muitos que, a boca pequena, nadam em incertezas.

Só há um caminho, um caminho, aliás, que venho defendendo há muito tempo, desde o tempo que deixei o querido Metrô de São Paulo. O da informação aberta, do debate, do diálogo. Foi assim no tempo da implantação da linha 1. Naquela época havia problemas operacionais como está havendo hoje. Mas face a qualquer evento, convocavam-se técnicos, de fora e de dentro da Empresa, independentemente de sua tendência política ou de sua formação. Bastavam ter alguma contribuição a dar.

Os técnicos debatiam os projetos presentes e futuros interna e externamente, em seminários, sem medo de serem repreendidos. A população sabia de tudo. Ninguém escondia nada. Lembro do traçado da linha 3 e do debate no projeto da localização de seu pátio. Os relatórios da UITP (e mais tarde do Comet) eram abertos para as universidades e para o Brasil inteiro. Todos podiam discutir tudo, para aprender e contribuir. A população técnica e não técnica estava constantemente ao par do que se pretendia e podia opinar. Me dá a impressão de que a informação hoje não flui com facilidade. Muitos a guardam engavetada. E quando é divulgada, às vezes é “troppo tardi”.

Para continuar no exemplo vivido no Metrô de São Paulo, lembro a equipe multidisciplinar de “loucos”, que as pessoas chamavam carinhosamente de “sábios”, dos quais faziam parte gente como o saudoso Lobo, que Deus o tenha, Macfadden, Tadashi, João Paulo, Peter, e mais tarde Paulo Benites, técnicos que sempre bradavam pelos quatro ventos suas opiniões, com bravura, com bastante conhecimento e com muita coragem, mas certamente com absoluta responsabilidade. Sua audiência eram os seminários

da AEAMESP, os debates internos com os gerente e diretores, os debates em seminários e encontros externos pelo Brasil afora e até o bar da esquina. Protestavam quando achavam algo errado, sem receio de se expor. A população técnica e não técnica participava “au fur et à mesure”, step by step, passo a passo, de tudo o que estava sendo projetado ou previsto e de tudo o que estava acontecendo em novidades para o transporte de São Paulo. E participava com muitas sugestões às vezes com apoios e muitas vezes com discordâncias.

Precisamos voltar, no nosso mundo metroferroviário do Brasil inteiro, aos debates técnicos, às discussões abertas, falar com a população, principalmente com a juventude, sobre os projetos, sobre as soluções propostas para o transporte de nossas cidades e regiões. Explicar porque BRT, porque monorail, porque VLT, porque Metrô. Não bastam os seminários e Congressos fechados da AEAMESP e ANTP. O mundo de hoje, a juventude principalmente, não aceita mais a tecnocracia ditando regras. Não basta a democracia dos políticos. O mundo moderno quer participar em todos os assuntos através das Redes que Manuel Castells chamou de Redes de indignação e esperança.

Só assim não haverá lugar para manifestações públicas de frustração.

É este meu humilde ponto de vista.

Mobilidade Urbana - Do olhar de cada um para a visão de todos

Estela Regina Vicentini

Engenheira Civil, formada pela UFES.

Participou do curso de Gestão da Mobilidade Urbana da ANTP



Em uma rápida pesquisa pela internet podemos encontrar vários significados para a palavra mobilidade. Dentre eles está “facilidade de se mover”. Portanto, podemos entender que mobilidade urbana é a facilidade de se mover dentro da cidade. Mas não é somente isso.

Quando nos perguntamos o que é mobilidade urbana, imediatamente respondemos sob a nossa realidade social e financeira. Para uns, mobilidade urbana é fluidez no trânsito, andar com seu automóvel nas vias sem semáforos, sem congestionamentos, sem ciclistas para atrapalhar, sem pedestres para dar a preferência, sem limite de velocidade, com estacionamento livre e, o mais importante, sem aqueles caras chatos com seus blocos e canetas que estão sempre no lugar errado e na hora errada, afinal, pagamos impostos e temos direitos! Para outros, mobilidade urbana é sair de casa, abrir o portão e encontrar o ônibus esperando, com assentos livres à escolha, pagar uma tarifa razoável (ou até mesmo não pagar!), seguindo um trajeto livre de automóveis e chegar ao destino em bem menos tempo do que se imaginava. Encontramos ainda aqueles que dizem que mobilidade urbana é conseguir andar pelas calçadas e não encontrar obstáculos, poder atravessar a rua no momento em que se aproxima da faixa de pedestres, sem ter que correr para concluir a travessia.

Analisando cada resposta, percebemos que entre elas existe um ponto em comum. Mobilidade urbana é a facilidade, a qualidade, a rapidez e a segurança do MEU deslocamento na cidade, para realizar as MINHAS tarefas. E como fazer com que esse egoísmo coletivo se transforme numa generosidade individual? Conhecimento e educação.

Não existe transformação que não passe pelo conhecimento e pela educação desse conhecimento. Transformar a minha cidade em nossa cidade é uma tarefa árdua e não acontece da noite para o dia. Demanda tempo, esforço, uma reviravolta na

cultura de uma sociedade que se construiu há tempos e que hoje vive o sonho de poder comprar o seu próprio automóvel. A cidade não é somente o lugar onde vivemos e trabalhamos. É o lugar onde convivemos com pessoas, com suas diferenças, hábitos, necessidades e objetivos. Precisamos entender que essas diferenças são importantes e que podemos fazer delas o alicerce de um desenvolvimento urbano mais humano.

Precisamos conhecer a cidade, seus espaços, seus limites, suas carências, suas oportunidades. Precisamos conhecer e compreender as necessidades de cada indivíduo, ou seja, os pedestres, os ciclistas, os usuários do transporte coletivo, os motoristas do transporte coletivo e individual, enfim, todas as peças dessa engrenagem que movimentam a cidade. O acesso democrático à cidade deve ser sustentável, garantindo o uso dos espaços de forma equilibrada e dinâmica, compartilhando o uso das vias públicas entre modos de transporte motorizados e não motorizados, priorizando o transporte coletivo.

O gestor público possui hoje um instrumento importantíssimo a seu favor, a Lei 12.587/2012, que estabelece as diretrizes, os objetivos e os princípios da mobilidade urbana, as quais servem de orientação para que se possa, objetivamente e de forma concreta, desenhar a cidade do futuro. Importante ainda que se capacitem os técnicos dos setores de transportes, de trânsito e do uso do solo para que possam promover políticas urbanas conjuntas com qualidade, permitindo a ocupação ordenada do território e a inclusão social. Uma política de mobilidade urbana bem elaborada produz resultados positivos não só nos deslocamentos dos indivíduos, mas também na economia, no meio ambiente e na cultura dessa cidade.

A responsabilidade por uma mobilidade urbana eficaz, eficiente e efetiva não é apenas dos gestores públicos e das empresas de transporte coletivo. A responsabilidade

Mobilidade Urbana - Do olhar de cada um para a visão de todos

de é de cada indivíduo, seja qual for o modo de transporte que utilize, pois além dos direitos temos deveres como cidadãos. Quando utilizamos o automóvel, precisamos nos conscientizar que somos motoristas e não pilotos de corrida, que existem regras a serem respeitadas, cuidadosamente elaboradas para ordenar o trânsito e que constam de um Código. Quando utilizamos o transporte coletivo não estamos sozinhos, portanto, devemos respeitar os outros usuários, manter a higiene e não danificar a estrutura dos veículos. É preciso entender que bicicleta também é um veículo e que, portanto, deve respeitar as leis de trânsito, utilizando a ciclovia ou a ciclofaixa e, caso não existam, os bordos da pista de rolamento no mesmo sentido de circulação dos demais veículos. Todos nós, em algum momento, somos pedestres. Logo, é nosso dever tomar as precauções de segurança e utilizar as faixas de travessia sempre que existirem.

Portanto, para conseguirmos um ambiente urbano equilibrado para as nossas cidades devemos construir um plano de mobilidade urbana que seja resultado da participação de todos, num processo permanente de planejamento, aonde se consiga a valorização do ser humano como parte integrante e fundamental de uma cidade.

“A falta de mobilidade impele o país a andar devagar, prejudica sua competitividade, liquida sua produtividade, levando, por conseguinte suas indústrias a sofrer impactos muito violentos em sua produção.”

José Antônio Fernandes Martins

Mobilidade e Governança, da teoria à prática

Rafael Pires Teles
Administrador, Diretor Executivo da
empresa Viva Petrolina Transportes.
Participou do Curso de Gestão
da Mobilidade Urbana da ANTP



A julgar pelo destaque que tem recebido nos noticiários, a questão da mobilidade urbana parece, enfim, ter encontrado seu lugar entre as grandes discussões nacionais. Fica, contudo, a sensação de que o debate gravita em torno de novidades antigas. Com efeito, a priorização do transporte coletivo sobre o individual e a necessidade de estabelecer modelos de financiamento mais justos e eficazes para o transporte público já estão na pauta dos técnicos, estudiosos e especialistas do setor há mais de três décadas. A pressão dos usuários dos sistemas de transporte público coletivo em relação à qualidade dos serviços ou ao valor das tarifas de acesso, tampouco, seriam questões inéditas em nossas cidades – embora a abordagem dada pela grande imprensa possa, apressadamente, causar essa impressão a um desavisado.

Mas há, de fato, novos dados a considerar. O colapso do modelo de cidade estabelecido em torno do automóvel – aqui bem encarnado por Brasília – é uma realidade inofismável. Ampliações de vias, construção de túneis, viadutos, vias expressas apenas tornam mais evidente a impossibilidade de resolver o problema a partir de ações que apenas aumentam o seu tamanho.

Num contexto em que ter um carro já não garante, por si, bons níveis de mobilidade, a pressão pela melhoria do transporte coletivo passa a ser feita também por aqueles que não o utilizam (inclusive por aqueles que nunca utilizaram e pretendem continuar não utilizando, mas desejam ter mais espaço nas vias para continuar conduzindo seus automóveis). Além de atrair novos interessados, a discussão se ampliou. Não se trata apenas de garantir a fluidez do trânsito e a eficiência do transporte coletivo. É preciso contemplar os modos não motorizados, repensar o transporte de cargas no espaço urbano e garantir a participação popular nos novos projetos.

A construção desse novo modelo de mobilidade se inscreve em outra discussão, mais complexa, sobre o modelo de desenvolvimento urbano que escolhemos. Não

apenas por que o transporte coletivo pode e deve atuar como indutor desse desenvolvimento, mas também por que a eficácia do sistema de mobilidade está condicionada à forma como as atividades sociais e econômicas sejam distribuídas no espaço urbano.

É importante notar que, no caso das cidades brasileiras, o crescimento urbano se deu em ritmo acelerado, soterrando, por muitas vezes, as diretrizes de desenvolvimento contidas nos Planos Diretores – isso, claro, onde eles existiam. Por outro lado, os instrumentos legais disponíveis para disciplinar o uso e a ocupação do solo se mostraram pouco eficazes para enfrentar os impactos negativos trazidos pela especulação imobiliária. Como agravante, todo o processo se dava em meio à crença de que o automóvel, desde que priorizado, resolveria esses e outros problemas. Da mesma forma, a legislação de trânsito e o modelo de relações institucionais e de investimento no transporte coletivo não estavam adequados aos novos desafios que as cidades começavam a se deparar. Era fundamental construir um novo marco legal que possibilitasse um enfrentamento efetivo dessas questões.

Houve, nesse aspecto, grande avanço ao longo dos últimos 15 anos. Desde a publicação do novo Código de Trânsito Brasileiro, em 1997, até a promulgação da Lei de Mobilidade Urbana, em 2012, passando pelo Estatuto das Cidades (em 2001) um novo e robusto conjunto de instrumentos de atuação institucional foram colocados à disposição dos Governos e Prefeituras. Há, ainda, outros instrumentos bastante interessantes, como a Lei das Concessões (Lei nº 8.987, de 1995), das Parcerias Público-Privadas (Lei nº 11.079, de 2004), e a Lei que permite a formação dos Consórcios Públicos (Lei nº 11.107, de 2005).

Último capítulo desse processo, coube a Lei de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587, de 2012), colocar a mobilidade em novo (e mais amplo) patamar de abordagem. Ao sistematizar os critérios para a construção da política de mobilidade urbana, a nova

lei também ampliou o alcance das políticas públicas para o setor, contemplando desde a infraestrutura até a prestação dos serviços, passando pelos mecanismos de financiamento e a própria gestão – itens aos quais os planos diretores de transporte costumavam dar pouca ênfase.

A participação popular no planejamento e gestão da mobilidade urbana é outra novidade importante trazida pelas novas legislações. E um dos grandes desafios colocados por ela. Se forte e organizada, fortalece e legitima as decisões políticas. Se tomada de forma apressada e superficial – midiática parece ser expressão adequada – age em contrário, esvaziando o conteúdo técnico das decisões. Ora, “nunca antes na história desse país” se debateu tanto sobre mobilidade urbana. Seja pelo enrijecimento da legislação de trânsito, seja pela perda de qualidade de vida e produtividade trazida pelos congestionamentos, seja pela comoção em torno dos reajustes tarifários dos transportes públicos ou pela própria qualidade dos serviços oferecidos, a mobilidade urbana entrou na ordem do dia.

Agora, diferentemente do que se viu em outros momentos, todas as partes interessadas parecem, enfim, verdadeiramente interessadas. De súbito, vontade política, condições legais, recursos financeiros e pressão popular se encontraram em torno da construção de uma nova agenda para a mobilidade.

Tudo resolvido, mas tudo por fazer. É sempre bom lembrar que uma década após a aprovação do Estatuto das Cidades muitas das ferramentas trazidas por ele seguem em desuso. Quinze anos após a publicação da Lei das Concessões ainda é possível encontrar redes de transporte coletivo operadas a partir de permissões precárias. Exemplos pontuais de como ainda é difícil fazer as transformações necessárias. O alcance dos objetivos contidos na Política Nacional de Mobilidade Urbana depende da construção de arranjos institucionais abrangentes. Os modelos de relações ins-

titucionais e de investimento em mobilidade urbana de que dispomos são caracterizados, salvo raras exceções, por abordar cada componente ou modal do sistema de mobilidade urbana de forma fragmentada, quase estanque. Assim, há órgãos de gestão do trânsito que estão completamente desarticulados daqueles de gestão do transporte – que, por sua vez, gerenciam apenas o transporte público (coletivo ou individual). Esse modelo não contempla adequadamente o transporte não motorizado, bem como o transporte coletivo privado (caso dos serviços fretados).

Essa fragmentação institucional tem reflexos ainda mais nítidos em regiões metropolitanas e aglomerados urbanos – onde, aliás, os desafios enfrentados pela mobilidade urbana são mais complexos. É preciso pensar sobre os arranjos institucionais possíveis, desejáveis e necessários ao planejamento do sistema de mobilidade e, da igual forma, à sua operacionalização também em âmbito metropolitano.

O exemplo do aglomerado formado por Petrolina e Juazeiro – a RIDE do São Francisco é bastante eloquente nesse sentido. Com mais de meio milhão de habitantes, o equacionamento das questões de mobilidade urbana na região depende de uma articulação entre oito Prefeituras, dois Governos Estaduais e o Governo Federal – entre a gestão do transporte coletivo e a infraestrutura viária há doze diferentes órgãos governamentais atuando. Casos como esse mostram como a elaboração, isoladamente por cada município, de planos de desenvolvimento e mobilidade poderá se mostrar inócua. Trata-se, então de construir um modelo de governança que contemple desde articulações horizontais (dentro de uma mesma esfera de governo) e verticais (entre diferentes níveis) e, ainda, garanta o controle e a participação da sociedade civil. Em suma, um novo modelo de governança para a mobilidade. A discussão, embora não tão nova, é ampla. Há bons projetos de mobilidade guardados, e outros, provavelmente ainda melhores, por fazer. As condições necessárias para viabilizá-los estão aí. É preciso passar da teoria à prática.

O Poder Concedente e o Poder Concessionário ou, onde fica a ‘caixa de reclamação’?

Plínio Assmann
Fundador da ANTP



As ‘caixas de reclamação’ não são mais físicas e reais, como foram. São cada vez mais virtuais, não recebem apenas reclamações dos indivíduos e refletem, cada vez mais, as opiniões dos usuários. Para suavizar essas caixas, às vezes, são chamadas, ‘caixas de sugestões’.

Define-se Poder como a capacidade de se fazer mudanças ou resistir a elas. Pode se classificar o Poder como “poder duro” ou “poder brando”. Mas existem ainda outras formas de poder.

O exercício do poder não deixa vácuo. Poder brando não significa que se empurre com a barriga, ao contrário, seu exercício exige inteligência que o poder duro nem sempre tem.

No século XXI qualquer um pode ser forte, mas isso não significa dominação e subordinação. É um erro pensar que o Poder se resume apenas em se dar ordens aos outros.

As recentes concessões de serviços de transporte público de massa levam à criação de uma relação de poder entre dois entes, concessionário e poder concedente, inédita até agora nessa experiência brasileira.

Essa relação entre os poderes é diferente conforme seja o setor da economia. E é certamente especial quando a relação envolve uma interface presencial no objeto da Concessão, entre provedor e consumidor do serviço, como é o caso do transporte de passageiros, ainda mais quando é “de massa”.

É o caso dos metrô, particularmente o da Cia. do Metrô de S. Paulo que

como empresa estatal, de propriedade do Governo do Estado, acaba sendo confundida, pela população, com o Poder Público. É o que está arraigado no subconsciente popular.

A existência de um novo ente, o Concessionário, distinto nessa relação, leva a considerações novas na questão.

O recente caso da ANATEL, amplamente divulgado na mídia, que restringiu operações de várias empresas de telecomunicação em diversos Estados, com o objetivo de puni-las por má operação, é algo a se ter em consideração. A questão iniciou-se a partir de um processo originário da Ordem dos Advogados, seção de Porto Alegre, e encaminhado ao PROCON local. É um caso que merece ser conhecido e que interessa na construção da relação, agora nova, no transporte público de massa. O cliente do serviço de telecomunicação em todo Brasil é distante tanto dos concessionários - as teles - como do poder concedente, o Ministério das Comunicações, de Brasília. É uma relação distante, quase ‘virtual’.

A ANATEL comportou-se no episódio como um ‘poder volúvel’, revelando publicamente pouca participação no processo operativo de suas concessões e com pouco conhecimento do andamento da relação entre as partes. Somente tomou atitude depois de alertada pela ação jurídica inicial.

Decidiu por punição. Interrompeu novas vendas de chips por diversos concessionários, em vários estados. Exigiu apresentação de planos de expansão, que na realidade deveria conhecer adrede. Prejuízo para os negócios e para o usuário que não teve acesso aos serviços e que acaba pagando a conta.

O Poder Concedente e o Poder Concessionário ou, onde fica a ‘caixa de reclamação’?

Tal procedimento não seria assim possível nas concessões do transporte público de massa.

Nos Metrôs, a relação é ‘corpo a corpo’. Procon pouco, ou nada, estará presente. As questões com usuários serão resolvidas diretamente, às vezes até com violência.

Poder concedente e concessionário, além de serem legal e contratualmente co-responsáveis, somente poderão exercer seus compromissos enquanto ambos conhecerem e acompanharem, passo a passo, as operações do sistema e suas ‘caixas de reclamações’ virtuais. D’ora em diante cada vez mais virtuais. Pela moderna tecnologia de informação elas não têm hora, não têm recipiente, não usam papel. Elas são sempre. Também a atual TI permite, sem grande dificuldade, identificação de usuários num trem retido em condição de emergência e dialogar com eles de per si, coisa que o operador, quando este houver, ou o CCO, não podem fazer individualmente.

Assim será retratada a Vox Populi. O poder baseado em recursos da informação não é novo, mas o poder cibernético, o é.

Interessa a ambos, ao Concessionário e ao Poder Concedente. Cada um com seus objetivos. Um para operar o sistema sob responsabilidade contratual e outro para garantir publicamente a boa prestação do serviço. Ambos necessitam conhecer o que se passa com a opinião pública. Durante 40 anos o Metrô de São Paulo construiu a maior e melhor indistinta imagem popular na cidade. A delegação pelo poder público do serviço metroviário a um concessionário não significa não mantê-la. Ela faz parte do desenvolvimento da cidadania.

Não é apenas na ‘caixa de reclamações’ que a relação se faz. É também nas operações do sistema que nem sempre afetam diretamente o usuário. Por exemplo, na interação entre CCO’s. Na medida em que a rede metroviária cresce, maior é a integração das linhas, com o usuário passando de uma linha para outra nas estações de integração. E aí que as decisões operacionais de uma linha influem na outra.

Do ponto de vista do usuário, as linhas de metrô não devem ser operacionalmente diferentes uma da outra. Metrô é um só. Certas diferenças promocionais entre as linhas podem natural e certamente existir. Preferências do usuário serão feitas necessariamente por ele mesmo.

Melhorias e progressos operacionais devem ser disseminados por toda a rede e uma gestão de melhorias deve ser tratada permanentemente.

Ao usuário do Metrô interessa que o serviço seja o melhor e um só. Que seja transportado igualmente, tratado igualmente e orientado igualmente seja quem for o operador das linhas que usa.

Os entes concessionantes, concessionário e poder concedente, no transporte de massa, não devem nem usar o “poder duro” nem o “poder volúvel”, devem entender-se no “poder brando”. O poder brando é uma dança que além de requerer parceiros, requer credibilidade, confiança e carisma.

As virtuais ‘caixas de reclamações’ são instrumentos dessa dança.

O trânsito parou. E agora?

(artigo publicado na [Revista Super Interessante](#), edição 320 – julho 2013)

O trânsito parou. E agora? A velocidade média nos horários de pico é de 13 km/h. E o transporte coletivo no Brasil, pelo que oferece, não vale nem os centavos que sobram na carteira. A solução? Pôr a cabeça para funcionar. E, de quebra, virar as cidades do avesso por Alexandre Versignassi e Natália Garcia

Sabe aquela brincadeira de que o trânsito um dia ainda ia parar de vez? Esse dia chegou. Parou tudo. E os aumentos nas tarifas de ônibus acabaram funcionando como a gota que faltava para levar milhares de manifestantes às ruas.

O problema central, você sabe, não foram exatamente os centavos a mais. Mas outro bem maior: o colapso da mobilidade urbana. Ter de passar duas, três horas por dia abdicando da condição humana para assumir a de sardinha em lata até dá. Mas pagar caro por isso é dose. Todas as grandes cidades do País estão parando. Só vamos usar São Paulo nos exemplos adiante pelo simples fato de que há mais estudos sobre o travamento do trânsito na capital paulista. Para começar, ir de carro ou de ônibus para o trabalho já não é tão mais vantajoso do que ir a pé para os paulistanos: nos horários de pico, o trânsito rasteja a uma velocidade média de 13 km/h.

A gordura nas artérias do trânsito você conhece bem: os carros. O número de veículos quase dobrou em dez anos nas 12 maiores cidades do Brasil: foi uma subida de 77% entre 2001 e 2011. A de São Paulo dobrou mesmo: e hoje são 7,4 milhões de automóveis entupindo a circulação urbana. Nada mais anacrônico, diga-se: no mundo desenvolvido, as pessoas dirigem cada vez menos. Em Tóquio, por exemplo, existem 308 carros para cada mil habitantes. Em Londres, 225. São Paulo tem 630. Aí não adianta buzinar.

Alexandre Versignassi

Redator-chefe da [Superinteressante](#) (blog [Crash](#))

Natália Garcia

Jornalista, do blog [Cidades para Pessoas](#) e da [Revista Superinteressante](#) (Abril Cultural)



Se não está fácil para o Sr. Volante, pior ainda para o Sr. Andante: de 2004 para cá, as viagens de ônibus cresceram 80% em São Paulo, impulsionadas pelo Bilhete Único (que permite fazer até quatro viagens em 3 horas).

O Bilhete, em si, é uma solução ótima: transforma todos os pontos de ônibus da cidade em terminais, em que você não paga para tomar um segundo ônibus. Mas o fato é que o sistema não estava preparado para esse aumento na demanda.

E agora? “Uma das soluções é modificar a prioridade das vias, que está errada”, diz o superintendente da Associação Nacional dos Transportes Públicos (ANTP), Luiz Mantovani Néspoli. Apenas 20% dos paulistanos se locomovem em automóveis, mas ocupam 80% das vias públicas. Claro que esse abacaxi todo não se resolve da noite para o dia. Para começar, todos os sistemas de transporte precisam ser coordenados em uma rede integrada. Metrô, ônibus, vias para carros, ciclovias e até calçadas têm de ser pensadas como parte de um organismo.

Quem pensa nesse organismo, no caso de São Paulo, é o Plano Integrado de Transporte Urbano (PITU). O último PITU, de 2005, tinha planejado construir, até 2012, 90 km de infraestrutura para os ônibus. Só pena que, ao final do prazo, fizeram zero quilômetro. Mas ok. Vamos por partes.

Parte um: metrô. Quanto mais metrô, melhor, como bem sabem os chineses, que construíram 454 quilômetros de linhas em Xangai só de 1995 para cá. Mas metrô é caro, lógico: a linha 4 do Rio de Janeiro, que está em obras e ligará Ipanema à Barra da Tijuca, está orçada em R\$ 8,5 bilhões (o BNDES precisou bancar a metade, emprestando para o Estado do Rio).

O trânsito parou. E agora?

Por outro lado, o trânsito não é nada barato: R\$ 40 bilhões por ano, segundo um estudo do economista Marcos Cintra, vice-presidente da Fundação Getúlio Vargas (FGV). Seriam R\$ 10 bilhões em “gastos diretos” (como combustível queimado enquanto os carros e ônibus estão parados), mais R\$ 30 bilhões em gastos indiretos, como negócios que demoram a ser fechados porque as partes envolvidas estão engarrafadas, cada uma num canto da cidade.

Mas ok. O Brasil não é a China, e metrô não dá em árvore. Mas criatividade dá. E basta um pouco dela para tornar os ônibus, a parte dois do problema, mais eficientes. É o caso do sistema BRT (Bus Rapid Transit), que funciona em Curitiba há mais de 20 anos: os passageiros pagam o bilhete na entrada de uma plataforma de embarque, que fica no mesmo nível dos ônibus, e entram nele por todas as portas. Com um fluxo de pessoas e veículos mais rápido e menos profissionais trabalhando (não há cobrador no BRT), o sistema fica mais barato e eficiente.

Agora, a parte três: os carros. O gasto com a manutenção da infraestrutura para o transporte individual no País todo é de R\$ 12,6 bilhões por ano (segundo a ANTP). A infra do transporte público custa R\$ 900 milhões. Ou seja: carros custam 14 vezes mais para os cofres públicos. Bom, a forma mais democrática de coibir o uso do automóvel é o pedágio urbano, a exemplo do que acontece em Londres. Quer ir de carro? Ok. Mas pague também, como pagam os usuários de ônibus. Isso inibiria o uso desnecessário. E desafogaria um pouco as vias.

Só que nada vai resolver o problema se não repensarmos as próprias cidades. O fato de as pessoas trabalharem no centro e viverem nas periferias,

por exemplo, cria distorções absurdas. Só na zona leste de São Paulo, uma turba equivalente à população do Uruguai se desloca todos os dias até o centro. São 3 milhões de pessoas. Para propiciar conforto aí, só com teletransporte mesmo.

Ou com inteligência: cobrar menos impostos municipais de empresas que se instalem na periferia é um caminho - um que a própria prefeitura de São Paulo está seguindo. Para que tudo dê certo, porém, talvez seja necessário um abatimento também nos impostos estaduais e federais. Precisamos, então, de muita coordenação política. Mas que seja: a função da política é garantir o bem da maioria. E foi justamente para lembrar os políticos desse detalhe que as pessoas saíram às ruas, atrapalhando o tráfego.

Inserindo a Bicicleta na política de Mobilidade Urbana nas cidades brasileiras



Dagoberto Vieira
Chefe do Departamento de
Educação para o Trânsito
da Transerp – Ribeirão Preto

Ciclistas: os 'Pedalamigos' das metrópoles

O simples prazer, ou mesmo a necessidade de usar a bicicleta como meio de locomoção ao trabalho, fazem do ciclista um importante indutor de políticas públicas que beneficiam a sociedade como um todo, seja no seu mero deslocamento, como também no aprimoramento da qualidade de vida de toda a população e do meio ambiente em que ela está inserida. O ciclista, nos dias atuais, não é mais aquela figura romântica e bucólica de um cenário antigo. Tornou-se personagem emblemático, responsável por uma prática indutora do bom e necessário deslocamento urbano. Através de sua atividade física, ele vai além de seu destino programado de viagem. O ciclista contribui de forma eficaz na melhoria estrutural do cenário das grandes cidades, cujo palco é o habitat da maioria da população.

Há algum tempo, a comunidade técnica ligada ao setor de trânsito e transportes continua a debruçar-se em solucionar, ou quiçá amenizar, os grandes problemas das pessoas ao se locomoverem no seu cotidiano.

Nota-se uma dissociação entre o planejamento do sistema de transporte público, o crescimento acentuado da circulação de veículos particulares motorizados, incluindo motocicletas, o uso inadequado de ocupação do solo e a desejada proteção ambiental, do que dependem todas as gerações futuras que herdarão as conseqüências de decisões tomadas por políticas adotadas nesse empírico contexto. Infelizmente, ainda prevalece a visão da expansão continuada, da urbe emergente, sentenciando altos custos de infra-estrutura necessária para manter o padrão veicular que elege o automóvel como celebridade e protagonista, mas cujos efeitos negativos são distribuídos a todas as pessoas, mesmo aquelas que dele não fazem uso, mas pagam com impostos e com sua saúde afetada, a crescente e insistente permanência de uma expansão abrupta e desordenada, nos espaços ditos humanos.

Diversos estudos demonstram que nos grandes centros urbanos as vias de tráfego ocupam, em média, 70% do espaço público e transportam apenas de 20 a 40% dos habitantes. Esta triste configuração espacial permite a emissão de toneladas de poluentes no ar que respiramos, acompanhadas de congestionamentos quilométricos, diminuindo a fluidez do trânsito e aumentando, e muito, o tempo de viagem das pessoas, o que reduz sensivelmente sua qualidade de vida e o período necessário ao descanso de sua jornada de trabalho.

Nesse âmbito, a bicicleta como veículo de transporte não poluente, tem papel transformador em nossa sociedade. E, com muita alegria, notamos a crescente preocupação dos urbanistas em traçar inúmeras ciclovias integradas aos sistemas de transporte público.

Por outro lado, a implantação e crescimento das Ciclofaixas de Lazer resgatam, em corredor segregado, nos finais de semana e feriados, faixas de trânsito destinadas anteriormente apenas aos automóveis, e assim permitem, pela transformação de valores e finalidade temporária, que a família pedale pelas avenidas acessando parques, museus, praias e toda a gama de equipamentos urbanos reservados ao precioso lazer da população.

Dizem que a roda foi uma das maiores invenções da humanidade.

E percebemos que duas delas, em linha e não paralelas, não motorizadas e movimentadas pela propulsão humana, fazem bem ao corpo, à mente, e colaboram substancialmente com a saúde das pessoas, das cidades e do planeta.

Só nos resta agradecer aos “Pedalamigos” a sua indução social, um exemplo concreto na prática saudável de cidadania.

“O tratamento dado à mortalidade no trânsito brasileiro confirma-se pouco exitoso em anos sucessivos de insistência. Não pelas boas intenções promovidas nessa direção, mas por representar um modelo desarticulado que reduz a questão à modesta plataforma educação-fiscalização-engenharia.”

Antenor Pinheiro

Combate à poluição e aos congestionamentos: o maior entrave é a hipocrisia

Adamo Bazani
Jornalista da Rádio CBN,
especializado em transportes.



A política de implantações de faixas exclusivas para ônibus na cidade de São Paulo traz diversos aspectos que servem de exemplos positivos e negativos.

Elas provaram que não são necessários suntuosos investimentos para garantir uma mobilidade mais adequada para as pessoas que utilizam o transporte público. Com ganhos no tempo de viagem em média de 45,7%, segundo a CET – Companhia de Engenharia de Tráfego, tem sobrado tempo para as pessoas ficarem com a família, descansarem mais e produzirem melhor. Isso é bom para a qualidade de vida e para as cidades. Estudo comandado pelo professor André Franco Montoro Filho, da USP, revela que em São Paulo, por ano o trabalhador deixa de produzir R\$ 62,5 bilhões por perder tempo nos deslocamentos. Isso sem contar que com mais renda e tempo livre maior, o cidadão também pode consumir mais.

No entanto, as faixas de ônibus, apesar de melhorarem de forma indiscutível o ir e vir da população que usa o transporte coletivo, ainda não conseguiram plenamente convencer as pessoas que só se deslocam de carro a deixar o transporte individual, o que deve ser a meta das cidades.

De acordo com estudo feito pela SPTrans – São Paulo Transportes, a principal linha de ônibus que trafega pelas faixas do Corredor Norte-Sul teve aumento de demanda de apenas 4% em agosto na comparação com maio. Das principais linhas de ônibus que passam pela região da Sé, no centro da cidade, apenas uma superou crescimento no número de passageiros de 10%, a meta da SPTrans com a implantação das faixas.

Assim fica uma impressão: as faixas serviram até agora para melhorar o que já está, mas ainda são insuficientes para provocar mudanças.

Cidades como São Paulo precisam de malhas de transportes que ofereçam velocidade e conforto. A pessoa que se desloca de carro, mesmo presa no congestionamento, ainda não deixa o veículo em casa porque acha confortável estar no seu automóvel.

Redes de metrô são essenciais para uma cidade do porte de São Paulo. Mas encarando a realidade: não é fisicamente possível e nem financeiramente construir metrô em toda a cidade. Isso sem contar com o fato de que as pessoas não podem mais esperar, as soluções devem ser rápidas.

Enquanto se estrutura uma malha de metrô de verdade e não apenas se cria uma expansão que na prática deságua as linhas nas já saturadas estações, a saída é qualificar os deslocamentos pela superfície, em especial elevando o nível de qualidade da prestação de serviços de ônibus.

No “Primeiro Encontro Sobre Mobilidade Urbana – Possibilidades, Desafios e Polêmicas”, realizado durante a “Nona Edição do Salão Latino Americano de Veículos Elétricos, Componentes e Novas Tecnologias”, os urbanistas Jaime Lerner e Paulo Sérgio Custódio, pioneiros na implantação de sistemas de BRT – Bus Rapid Transit, corredores de alta velocidade, mostraram na prática que os ônibus podem ter a mesma capacidade de transporte, eficiência e qualidade que qualquer metrô, custando muito menos.

Não é questão de rivalizar metrô e ônibus, pois esta picuinha entre rodoviários e ferroviários já esgotou a paciência de qualquer um.

Mas é criar integrações entre diferentes meios de transporte e aplicar o modal correto no espaço e tempo corretos sem vender ilusões à população.

Combate à poluição e aos congestionamentos: o maior entrave é a hipocrisia

Por exemplo: o monotrilho, trem de pequeno porte que anda em elevados, pode até ser uma opção de mobilidade em algumas ligações. Mas vendê-lo à população como se fosse o metrô, é insultar a inteligência do cidadão. Dizer que a linha 18 Bronze é trazer o metrô ao ABC, é no mínimo uma falta de respeito ao eleitor. O ABC precisa sim de metrô, mas metrô de verdade, com capacidade de metrô, com velocidade de metrô e com sistema operacional de metrô, o que o trem de elevado está longe de ser.

Quando se fala da urgência na implantação não de modais, mas de sistemas de transportes, é necessário levar em conta que o excesso de veículos não só prejudica o ir e vir das pessoas, mas é capaz de provocar milhares de mortes por ano.

É o que prova o recente estudo do Instituto Saúde e Sustentabilidade, coordenado pelos professores Paulo Saldiva e Evangelina Vormittag. No estado de São Paulo, em um ano, a poluição matou 17 mil 443 pessoas, número maior que as 7 mil 867 vidas que se perderam em acidentes de trânsito.

O estudo mostra ainda que se fossem reduzidos 10% da emissão de poluentes, em especial dos automóveis, entre 2000 e 2020, aproximadamente poderia se evitar 114 mil mortes, 118 mil idas de crianças e jovens a consultórios e 103 mil a prontos-socorros por causa de problemas respiratórios, 817 mil ataques de asma, 50 mil ataques de bronquite e 2,5 milhões de faltas ao trabalho.

E estimular o ônibus já traria uma redução maior que estes 10% de poluição. Se houvesse mais incentivos fiscais e de arrecadação para as empresas renovarem suas frotas, muitas já teriam mais ônibus com a tecnologia Euro

V, que emite em média 63% menos de óxidos de Nitrogênio e 80% menos de materiais particulares.

Se o ônibus for elétrico-híbrido ou trólebus, a redução de poluição sobre as diminuições já proporcionadas pelo Euro V poderia ser de 35% a 100% dependendo do poluente emitido.

Mas um ônibus menos poluente, apesar de trazer benefícios econômicos para a saúde pública, tem no financiamento miserável 0,5% a menos de juros que um ônibus que polui mais.

Na prática, pelas reduções constantes de IPI, isenções da Cide (o imposto sobre o combustível), construção de mais ruas e avenidas, o que se vê é que o transporte individual ainda é o meio de deslocamento que mais recebe incentivos.

Se não fossem os estudos mostrando os prejuízos desta política. Se não existissem soluções de fácil implantação cuja eficiência foi comprovada poderia até se entender tal postura. Mas diante do farto conhecimento e das poucas ações práticas dá para deduzir que o maior entrave no combate aos congestionamentos e à poluição ainda é a hipocrisia.

A decorative background consisting of a grid of thin red lines that curve and flow across the page, creating a sense of movement and depth. The grid is denser in some areas and more sparse in others, following a wave-like pattern.

Outubro / 2013

Por que Trolebus?

Durante muitos anos foi difícil sustentar a importância dos veículos elétricos no transporte público. Argumentava-se que veículos elétricos são mais caros, necessitam de rede elétrica, etc. etc. A primeira vítima dessa discriminação foram os bondes. No Brasil, havia 70 cidades com bondes; tudo foi jogado fora na década de 60. Nos Estados Unidos, a General Motors patrocinou a retirada dos bondes no país inteiro, tendo sido processada por isso. (Taken For a Rider (GM) - GNT Especial 21/05/1998).

Na sequência, foram-se os tróleibus. Das onze cidades brasileiras que operavam com essa tecnologia, só São Paulo sobrou. E só o conseguiu graças à persistência de alguns que, dentre outras ações, fabricaram nas oficinas da CMTC cerca de 200 veículos (meados dos anos 60) e, na Gestão Olavo Setubal, modernizaram o sistema e encomendaram 300 tróleibus em 1979, para dar início a um grande projeto de corredores (precursores dos BRT's de hoje), infelizmente descontinuados.

Argumentos a favor dos tróleibus, como veículos não poluentes, com baixo nível de ruído, desempenho e conforto maiores, não foram suficientes para assegurar um bom transporte coletivo em superfície. A alegada modernidade, subsidiada pelos lobbies da indústria automotiva e do petróleo, foram “argumentos” avassaladores. Deu no que deu: a Cidade arca hoje com inconvenientes que custam à sociedade mais do que o seu orçamento anual.

Mas a discussão continua, em favor de um ambientalismo consistente e sustentável, contando hoje com muito mais gente esclarecida e competente. No dia 27 de setembro passado o Estadão publicou um excelente artigo do jornalista Washington Novaes chamando a atenção para: “**Não é só a**

Adriano Murgel Branco
ex-Secretário dos Transportes e da
Habitação do Estado de São Paulo, eleito
Engenheiro do Ano de 2008, Membro da
Academia Nacional de Engenharia.



mobilidade – que faremos com a poluição?”. Não bastasse a reconhecida competência do jornalista, especialmente nas questões ambientais, ele apoiou o seu escrito em pronunciamentos dos não menos competentes professores Paulo Saldiva e Evangelina A. Vormittag, assistidos ainda, em seminário promovido pela Câmara Municipal de São Paulo, por mais cinco pesquisadores.

É difícil citar Novaes, sem copiar-lhe os textos, dada a densidade do que escreve. Mas eu me arrisco a fazê-lo, iniciando por uma transcrição:

“Se houvesse uma redução de 10% nos poluentes na capital entre 2.000 e 2.020, poderiam ser evitados nada menos que 114 mil mortes, 118 mil visitas de crianças e jovens a consultórios, 103 mil a prontos-socorros (por causa de doenças respiratórias), 817 mil ataques de asma, 50 mil de bronquite aguda e crônica, além da perda de atividades em 7 milhões de dias e 2,5 milhões de ausências ao trabalho. Em apenas um ano (2011) a poluição da atmosfera contribuiu para 17,4 mil mortes no Estado”.

Além das informações anteriores, Novaes ainda acrescenta que “o tráfego e a poluição explicam 15% dos casos de enfarte na cidade de São Paulo” e o aumento pode ser um fator de risco para o desenvolvimento de câncer de pulmão.

Ao mesmo tempo, o articulista recorda que: “Programas de controle da poluição do ar por automóveis, implantados a partir da década de 1990, tenham levado a uma redução de 95%, assim como a 85% na de caminhões. Até os cinco primeiros anos desta década, a diminuição de 40% na concentração de poluentes evitou 50 mil mortes e gastos de R\$ 4,5 bilhões

Por que Trolebus?

com saúde – além da redução no consumo de combustíveis e na emissão de poluentes”. Ao lado da informação técnica, verifica-se que ações governamentais bem conduzidas podem ter efeito de grande importância na solução dos problemas da sociedade. Por tudo isso, o artigo de Novaes deve ser lido na íntegra e divulgado amplamente para que todos concorram na grande tarefa da sustentabilidade das políticas públicas.

Outra matéria jornalística, que contribui para a discussão do tema, está na pág. 85, da revista Carta Capital, de 02/10/13, com o título: “Fumaça = ADM”. Nesse título, o dr. Riad Younes já caracteriza a poluição atmosférica como Arma de Destruição em Massa.

Citando estudos que “mostram que a poluição cotidiana em nossas cidades mata tanto quanto as armas de destruição em massa”, o autor propõe que se classifique a poluição como “arma química de destruição em massa”.

Em abono de sua tese, o dr. Riad menciona as pesquisas do dr. AC Pope, da Universidade de Brigham Young, em Utah, EUA, em parceria com outras universidades e a Sociedade Americana de Câncer, que concluíram que “cada aumento de 10 microgramas por m³ na concentração de partículas finas no ar das cidades elevou a mortalidade geral, por câncer de pulmão ou por doenças cardiovasculares, entre 4% e 8%”.

Artigos como estes citados nos convencem de que o problema já é suficientemente conhecido, podendo ser resolvido através de políticas públicas bem elaboradas. Por outro lado, também já se conhecem em detalhe os inconvenientes causados à atmosfera pela poluição, bem assim suas con-

sequências no Planeta, como o aquecimento global, entre outras, assunto de que tratarei em artigo próximo.

Por que, então, o mundo não se une num esforço universal para cortar pela raiz os hábitos de vida que estão levando a humanidade a uma possível catástrofe? Arrisco-me a dizer que a prevalência das diretrizes do mercado sobre as políticas de sustentabilidade responde em grande parte pela inação pública e social.

O artigo de Evaristo E. Miranda, publicado no Estadão de 30/09/13 sob o sugestivo título de “[Descréditos de Carbono](#)”, é rico de considerações que nos levam a conclusões importantes. Diga-se, de passagem, que a matéria citada é da melhor qualidade e deveria ser difundida amplamente.

Diz o dr. Evaristo que o planeta procurava um substituto para o petróleo e o encontrou: o gás de xisto e o carvão mineral. A abundância do gás fez reduzir-se o preço do combustível, reduzindo-se a ameaça do alto custo do petróleo e até mesmo das fontes renováveis de energia, como a eólica e a solar.

É, portanto, uma questão de mercado, que não leva em conta o problema ambiental. Isso se nota em dados como os publicados pelo Journal of Environmental Studies and Sciences, que, preocupados com os custos diretos, comparam os seguintes preços de energia:

Por que Trolebus?

Energia do carvão	US\$ 0,030 por kW.h
Novas usinas a gás	US\$ 0,062 por kW.h
Energia eólica	US\$ 0,08 por kW.h
Solar fotovoltaica	US\$ 0,133 por kW.h

Embora os dados oferecidos por Keith Johnson, em seu artigo “EUA debatem mitos sobre a energia renovável” (Valor Econômico, 30/09/13) se concentrem em custos diretos da exploração, não deixam de ponderar que os custos das energias alternativas não poluentes tendem a decrescer e, na comparação com os poluidores, é preciso ter em conta os custos indiretos, ambientais. Mas nem longe abre uma discussão acerca dos males da poluição ambiental.

Estamos diante de nova luta: a economia de mercado busca substituir o petróleo por outra fonte fóssil, especialmente o gás de xisto, hoje mais barata. As energias renováveis – entre elas o etanol, em que o Brasil jogou muitas das suas expectativas – ficarão à espera da elevação dos custos das outras fontes, que provirão de seu progressivo esgotamento.

A utilização das energias limpas, nessa linha de ação, dependerá exclusivamente da sua competitividade em termos financeiros. As suas externalidades positivas, como a redução da poluição e demais inconvenientes, não entram na equação.

Novamente, então, o transporte eletrificado será visto como um estorvo. E um estorvo “caro”, que já fez abolir sistemas de bondes e de tróleibus em

todo o mundo. É a economia de mercado falando mais alto do que a qualidade de vida e a sustentabilidade.

Oxalá os corredores de transporte tipo BRT, que a Prefeitura de São Paulo está anunciando, baseiem-se em projetos limpos.

O ‘Estadão’ e a demagogia dos corredores

O jornal “O Estado de São Paulo” publicou no último dia 10 de outubro um editorial intitulado “[A demagogia da mobilidade](#)”. O texto reclama da reorganização dos corredores de ônibus ora em realização na cidade de São Paulo e a denomina “demagógica”, associando-a aos objetivos políticos do partido que está no poder municipal hoje.

Vou me limitar a comentar as partes do editorial que se referem exclusivamente à ação técnica que está sendo realizada pela Prefeitura. Por mais voltas que dê no seu raciocínio, o que está por trás do editorial é o descontentamento pela redução do espaço viário hoje ocupado pelos automóveis. Embora o editorial reconheça a necessidade de melhorar o transporte público o que se percebe nele é uma visão claramente elitista e irritada, ecoando os protestos que alguns usuários de automóvel vêm manifestando por meio da mídia.

É estranho que o jornal se deixe levar pela emoção e que em um editorial trate tão superficialmente um tema tão relevante não só para São Paulo, mas para outras grandes cidades do país.

O primeiro problema do texto está na tentativa de aumentar a quantidade de automobilistas supostamente afetados pelas medidas. O texto fala em 7 milhões de proprietários de veículos e procura defendê-los contra a ideia de que seriam “pessoas egoístas que rejeitam o transporte público”. Embora o texto não afirme que há 7 milhões de automóveis em São Paulo, ao colocar seus donos na discussão ele está se referindo a eles, pois seriam as pessoas que poderiam usar o transporte coletivo. Primeiro, este dado sobre a frota é fornecido pelo Detran e se refere a todos os veículos registrados e não apenas aos automóveis. Ademais, o Detran não tem um sistema que permita dar baixa dos veículos que não circulam mais, seja porque estavam muito velhos, seja porque foram roubados, seja porque estão destruídos hoje.

Eduardo Alcântara de Vasconcellos

Sociólogo e engenheiro com pós-doutorado pela Universidade de Cornell (EUA), consultor da ANTP.



Dados oficiais do Detran São Paulo mostram que dentre os veículos privados há 5,4 milhões de automóveis. Em outra categoria de veículos privados (salvo as motos, que contam um milhão) há 830 mil veículos dos tipos micro-ônibus, camioneta e utilitários, não havendo indicação separada entre eles.

Para superar o problema entidades públicas e privadas que precisam de dados mais acurados para fazer estimativas econômicas, de consumo de energia ou de impacto ambiental usam procedimentos estatísticos reconhecidos internacionalmente e eliminam da lista de veículos aqueles cuja probabilidade de estar em uso é próxima ou igual a zero. Entidades como a ANFAVEA (fabricantes de automóveis), o IPT, a USP, a Universidade Federal do Rio de Janeiro, o Ministério do Meio Ambiente, a Petrobrás, a Cetesb (de São Paulo) usam os mesmos procedimentos para chegar à estimativa de frota de automóveis e utilitários leves em São Paulo de 4 a 4,5 milhões de unidades. Estes valores vêm sendo sistematicamente ignorados pela imprensa, pelo rádio e pela televisão, provavelmente porque números enormes chamam muito mais a atenção. Mas o nome mais correto para este comportamento é “desinformação”.

E como são usados os automóveis que estão realmente ativos? Segundo a pesquisa origem-destino feita pelo metrô de São Paulo, eram feitas diariamente em 2007 9 milhões de viagens de pessoas usando automóveis. Atualmente, vamos considerar 10 milhões de viagens. Sabendo que cada carro transporta em média 1,4 pessoas, o número de deslocamentos dos veículos automóveis é de 7 milhões por dia (sendo que a maioria dos autos é usada para fazer mais de dois deslocamentos). Assumindo que na hora de pico ocorre 10% do fluxo diário, há 700 mil automóveis que saem às ruas, por exemplo, entre 18 e 19 horas (assumindo que veículos de fora de São Paulo que vêm para a cidade são compensados pelos veículos da cidade que vão para outros municípios). No entanto, a maioria das viagens em automóvel não usa o sistema viário principal onde estão os corredores de ônibus, pois são deslocamen-

O ‘Estadão’ e a demagogia dos corredores

tos feitos dentro dos bairros (60% das viagens deles são feitos em menos de 30 minutos) ou em vias principais nas quais a quantidade de ônibus não é grande, como a avenidas Brasil, Sumaré, Pacaembú, Salim Farah Maluf, Ricardo Jafet, Bandeirantes e dezenas de outras. O tema causa reação por parte de usuários de automóvel e tem repercussão tão forte na imprensa provavelmente porque alguns corredores passam pela parte mais rica da cidade, como as vias 23 de Maio e Ruben Berta, afetando negativamente os moradores e usuários das redondezas. Assim, a quantidade de viagens feitas em automóvel e que são afetadas pela ampliação dos corredores é pequena e muito menor que a quantidade de usuários de ônibus beneficiados pelas medidas – em uma avenida típica da cidade os usuários de ônibus superam os usuários de automóvel na proporção de 3 para um, valor que sobe no caso de grandes corredores. Portanto, como ocorre em uma democracia, o espaço público escasso tem de ser dado prioritariamente à maioria, considerando também os aspectos ambientais. Ou será que deveríamos re-fundar nossa democracia e passar a usar o critério de distribuir o espaço público das vias de acordo com a renda dos usuários?

A ilusão do espaço infinito

Sucessivos governos, políticos interessados nas obras e a indústria automotiva venderam a ilusão do espaço viário infinito e a insustentabilidade foi sendo construída cuidadosa e persistentemente. O empilhamento de automóveis nas ruas de São Paulo decorreu de políticas de incentivo irrestrito ao transporte individual que vêm sendo aplicadas no nosso país desde a década de 1960. Em São Paulo no período entre 1965 e 1970 chegamos a gastar 27% do orçamento para a ampliação do sistema viário e desde lá vem sendo gastos valores imensos, tudo para chegarmos ao século XXI imersos em um enorme congestionamento de automóveis. Nem a sociedade mais rica da Terra – os Estados Unidos da América do Norte – conseguiu evitar que suas grandes cidades tenham enormes congestionamentos, mesmo tendo aplicado centenas de bilhões de dólares em avenidas especiais e vias expressas. Isto

ocorre por causa de uma barreira insuperável tanto nos países em desenvolvimento como o Brasil, quanto nas sociedades ricas: o uso do veículo automóvel requer um espaço muito grande – 40 m² para circular a 30 km/h em um ambiente urbano – sendo fisicamente impossível acomodar todos os automóveis de uma cidade em situação de alta fluidez. No caso de São Paulo, a presença simultânea de 600 a 700 mil automóveis nas ruas (20% da frota) já é suficiente para provocar um enorme congestionamento. Assim, o processo ocorrido em São Paulo merece, no mínimo, o adjetivo elegante de “insensato”, e teve como principais beneficiários as construtoras de vias, as pessoas e organizações políticas que participaram das obras e os usuários de automóvel, mesmo que em períodos limitados de tempo, até que um novo congestionamento se formasse.

O editorial ignora também aspectos básicos da engenharia de tráfego. A existência de espaços entre os ônibus que circulam em uma faixa não representa “desperdício”, sendo uma necessidade física e dinâmica para garantir a otimização do fluxo geral dos ônibus do corredor e para conseguir transportar, em alguns casos, até 25 mil passageiros por hora, em cada sentido. Sem isso, os ônibus se enfileirariam colados uns aos outros, circulando entre 6 a 8 km por hora, como hoje ocorre na cidade. Mesmo com os espaços existentes, a quantidade de pessoas dentro dos ônibus é muito maior que dentro dos automóveis que estão nas outras faixas – a maioria destes com uma pessoa só. Adicionalmente, ônibus que transportam apenas pessoas sentadas (25 a 30) levam a um consumo do espaço viário público que é dez vezes inferior, por pessoa, ao consumo feito no automóvel que transporta apenas uma pessoa; causa também uma emissão de gases de efeito estufa, por pessoa, seis vezes inferior à causada pelo uso do auto com um passageiro.

Embora não sejam ocupações recomendáveis do ponto de vista técnico, ônibus com três passageiros usam menos espaço por pessoa transportada que os autos com

O ‘Estadão’ e a demagogia dos corredores

uma pessoa e ônibus com seis passageiros são menos prejudiciais ao “efeito estufa” do que automóveis com um passageiro que estão circulando ao lado do ônibus no corredor.

O editorial faz um apelo para que o espaço dedicado aos ônibus seja obtido sem impactar o fluxo dos automóveis. Mas isto é impossível, pois dois corpos não podem ocupar o mesmo espaço no mesmo instante. Além disto, procurar fazê-lo seria injusto e iníquo. O amontoamento dos automóveis em São Paulo passou antes pela fase de ocupação de todo o espaço viário principal disponível, expulsando os ônibus ou confinando-os a faixas estreitas do lado direito da via, onde competem com automóveis estacionados (muitas vezes de forma ilegal), com automóveis entrando e saindo das construções, e com táxis que recolhem ou deixam passageiros. Tudo isto foi feito permanentemente na nossa história, com grande prejuízo para a maioria da população e tendo sido ignorado pelos principais meios de comunicação. Portanto, a maioria das viagens em automóvel não é afetada pelos corredores e seus usuários vêm tendo, há décadas, um tratamento prioritário generalizado, garantido por investimentos gigantescos no sistema viário, por estacionamento gratuito nas vias representando um subsídio anual de R\$ 3,5 bilhões, por fiscalização deficiente que historicamente captou apenas uma parte mínima das infrações cometidas e pela aplicação de técnicas de engenharia de tráfego de padrão internacional, com resultados surpreendentes se for considerado o grau elevado de congestionamento que foi historicamente produzido.

Assim, os “milhões” de usuários de automóveis nunca tiveram seus interesses e necessidades negadas ou desprezadas, tendo sido os maiores beneficiados dentre os usuários do trânsito na cidade desde a década de 1960. A maioria dos usuários do transporte público, ao contrário, sempre teve suas necessidades ignoradas ou mal atendidas, sem falar de pedestres e ciclistas.

Para que o sistema de ônibus funcione adequadamente é necessário garantir espaço físico e boas condições operacionais, inclusive de ultrapassagem entre os ônibus no caso dos corredores mais carregados. Nada mais justo do que re-publicizar o espaço ocupado indevidamente pelo excesso de automóveis, dedicando-o à operação adequada dos ônibus. É fato que esta reorganização deve ser feita com critérios técnicos, dentro de um âmbito contratual distinto do atualmente existente – que aprisiona e limita o poder público – com transparência e com a disponibilização de formas de controle social e legal das operações. Precisamos organizar um sistema que tenha alta qualidade, seja abrangente no espaço e que tenha regularidade e previsibilidade, permitindo aos usuários de todas as regiões da cidade planejarem seus deslocamentos nos ônibus com confiança. Das medidas atuais se espera também que uma parte dos usuários de automóvel passe a usar ônibus. Com o uso de técnicas adequadas de engenharia de tráfego, os automobilistas que permanecerem em seus veículos nos corredores devem, como cidadãos, ter a atenção das autoridades de transporte e trânsito, desde que isto não implique em inversão das prioridades hoje definidas, nem em criação de privilégios indevidos no uso do espaço público das vias nos corredores ou em outros locais.

“Se de um lado as gratuidades pressionam a tarifa e de outro os insumos pressionam pelo lado dos fabricantes, não podemos nos esquecer que a ausência de prioridade ao transporte público também é um dos grandes vilões nesta história. Se não for o mais cruel...”

Alexandre Pelegi

Muito além do Metrô

Entrevista para a Revista Metropolis (Metrô de SP)

Ailton Brasiense
Assessor da Secretaria de
Transportes Metropolitanos de
São Paulo e presidente da (ANTP).



Falta de planejamento urbano, incentivos ao uso de transporte individual e espalhamento populacional são alguns dos fatores que têm levado as cidades brasileiras a parar nos horários de pico. E que, em paralelo, colocaram a questão da mobilidade urbana no centro do debate político. Em grandes cidades como São Paulo, é comum trabalhadores perderem horas para ir e vir do trabalho. Tanto em carros ou dentro de ônibus e trens lotados.

Não à toa, em meses recentes, foi justamente a alta no preço das passagens o estopim para mais de uma centena de manifestações públicas em todo o País. Para muita gente que vê de fora o debate, a construção de novas linhas de metrô passou a ser vista como única solução para o problema.

Uma impressão em parte equivocada, como explica na seguinte entrevista um dos maiores especialistas em transportes públicos do Brasil, Ailton Brasiense, que hoje ocupa o posto de assessor da Secretaria de Transportes Metropolitanos de São Paulo e de presidente da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP).

Existe receita, algum modelo padrão, que pode ser aplicado a qualquer cidade para construir um sistema de mobilidade mais racional e sustentável?
Em 1900, São Paulo tinha 200 mil habitantes. É quando começa a circular o primeiro bonde movido a energia elétrica. Até então, a cidade era um ovinho e servida por transporte puxado a burro. A partir daí, o crescimento foi tal que, em 1950, São Paulo chegou a 2,2 milhões de habitantes. Como cresceu 11 vezes? Praticamente em cima das linhas de bondes da Light, que passaram depois à Companhia Municipal de Transportes Coletivos (CMTCC), mais as linhas de trem – parte delas hoje com a CPTM. Havia 500 quilômetros de trilhos. Por conta do modelo de fazer a cidade crescer em cima de

transporte público, o tempo médio de viagem era de 10 minutos. Como a Light era concessionária de eletricidade e dos bondes, era mais lucrativo uma cidade densa que uma espalhada, com isso tínhamos um alto fator de renovação nestas linhas. E além disso, ela planejava empreendimentos tais como os bairros residenciais de Pinheiros, Higienópolis e Pacaembu. Abria linhas até eles e ganhava com a valorização dos terrenos. Havia 500 quilômetros de trilhos para 2,2 milhões de habitantes.

A solução, então, são trilhos?

Não. Em 1950, o trem era majoritário, o ônibus era complementar, havia apenas 70 mil carros. O que a gente aprendeu de lá pra cá é que existe o espaço dos trilhos (Metrô e CPTM), o espaço do monotrilho/VLT, o espaço dos corredores e das faixas de ônibus. Na Rua Boa Vista, no centro, por exemplo. São dois metros de calçada de cada lado, mais 10 metros de rua. E, uns 30 metros abaixo da rua, você tem dois trens do metrô, em um espaço de apenas 10 metros, cada um com capacidade para transportar de 50 mil a 60 mil passageiros por hora por sentido. Uns falam: “metrô é caro”, poderia fazer de ônibus. É, poderia. Era só derrubar três quadras pra cá, três quadras pra lá e tentar transportar isso ao longo de 15 quilômetros. Moleza. Para demandas desse tamanho, é trilho. Porque a faixa de rolamento é própria, a velocidade é máxima. Tem um centro de controle, ninguém invade. No fim, é a solução mais barata.

Mas, se a demanda for menor...

Se a demanda não é de 40 mil ou mais, se for de 15 mil até 40 mil passageiros por hora por sentido, é o nosso monotrilho. Se baixar para 5 mil a 20 mil, um corredor de ônibus intermunicipal bem feito, como o ABD, pode dar conta. Se for abaixo disso, faixa de ônibus. Mas opere, racionalize. Não

Muito além do Metrô

pode deixar como a faixa da Rebouças, um para-choque atrás do outro. Se a velocidade é baixa, o custo é alto. E vice-versa.

A receita, então, é combinar os modais de acordo com o volume de demanda por trecho?

Não só. Se São Paulo continuar se espalhando que nem louca, cada vez mais para longe, é impossível dar conta. Para se aperfeiçoar o sistema, é preciso adensar moradia, emprego e serviços. Para que tenha um tempo médio de viagem que não passe dos 30 minutos – hoje, dentro da cidade de São Paulo, ele é de 64 minutos. Não adianta ter 600 quilômetros de trilhos se tiver que andar quatro horas de trem para trabalhar. Quem anda mais de 15 minutos de metrô custa caro. O que cruza a cidade inteira para trabalhar é o mais caro para o sistema.

Quais políticas públicas facilitam e induzem a esse adensamento?

A Secretaria de Transportes Metropolitanos tem seus limites. O que ela pode fazer é um conjunto de linhas de trem, metrô e corredores de ônibus municipais e intermunicipais. A ideia é sempre negociar com o Prefeito para que, ao longo de cada linha, em vez de ter trabalho em uma ponta e moradia em outra, haja alternativas de trabalho, moradia, comércio e serviços alternadas, de forma que os passageiros precisem viajar o mínimo possível. Na Linha 1-Azul é assim. Nosso fator de renovação é alto. A cada três estações uma nova pessoa ocupa o mesmo assento ou local em pé. Na Linha 3-Vermelha e não é assim. O sujeito entra e não desce mais. Na verdade, quase todas as linhas de ônibus da cidade de São Paulo são como a Linha 3-Vermelha. São as duas coisas que você precisa trabalhar: densidade e diversidade.

Contradições dos municípios na gestão do Transporte Público Urbano

Giancarlo Bissa Marchezi

Especialista em Políticas Públicas e Gestão Governamental na Sec. Mun. de Transporte e Trânsito de Vila Velha/ES. Participou do curso de Gestão da Mobilidade Urbana da ANTP



A Constituição Federal de 1988, dentro de sua filosofia de descentralização e municipalização dos serviços de interesse local, determinou os serviços de transporte coletivo como de competência dos Municípios, definindo ainda a sua essencialidade. Nesse contexto, quando se fala da possibilidade de delegação, não significa que a responsabilidade do Poder Público Municipal termina quando o serviço é delegado ou concedido. Em qualquer cenário, seja de operação direta ou delegada, o Poder Público Municipal deve dispor de uma estrutura adequada de gestão e de controle, de forma a promover satisfatoriamente a política de transportes, como importante eixo da política urbana.

Em muitos Municípios, a gestão dos transportes públicos é praticamente inexistente, existindo, quando muito, alguma estrutura de fiscalização, insuficiente e de baixa qualificação. Frequentemente, ainda adotam posturas e atitudes contraditórias e até “suicidas” em relação à política de transportes, comprometendo seriamente a eficácia da política de mobilidade urbana. Não compreendem as responsabilidades e atividades que envolvem a competência sobre o transporte coletivo, determinada na Constituição, muito menos as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

Sem a devida gestão pública sobre o transporte, temos serviços executados de forma precária, submetidos unicamente ao modelo de gestão das empresas operadoras. Assim, o serviço é prestado da forma que a empresa entender melhor. Variavelmente, esse cenário pode ser muito bom para a empresa, ou até ser muito ruim, pois, apesar da aparente desregulamentação, a empresa pode ficar refém de desmandos políticos frequentes, típicos de um cenário onde o profissionalismo e a boa técnica de gestão pública estão ausentes. Assim, o Poder Público Municipal, até propositalmente, se esconde atrás da desinformação da população e atribui unicamente às empresas operadoras a responsabilidade pela má qualidade dos serviços, criando um conflito exclusivo entre operadoras e sociedade.

Em relação à política de transportes e sua inserção na política urbana, quando a Constituição Federal atribuiu aos Municípios a competência dos serviços de transporte coletivo, não foi somente pelo fato de ser um serviço de alcance local, mas também decorre da diretriz da política urbana sustentável de que a política de transportes deve estar integrada à política de uso e ocupação do solo.

A omissão dos Municípios com relação à política de transportes chega ao ponto de importantes cidades delegarem os serviços de transporte para o Governo Estadual, quando as Prefeituras simplesmente “lavam as mãos” em relação ao transporte público e seus impactos no desenvolvimento urbano, econômico e social da cidade, pondo em risco sua competitividade em relação a outras cidades. É contraditório e prejudicial o Município fazer a gestão do território e não ter a gestão dos transportes.

Em mesmo se tratando de aglomerados metropolitanos, a gestão integrada requer que o Município continue participando ativamente da política de transportes, ainda que seja em forma de consórcio metropolitano.

Outra contradição é revelada na relação entre gestão do trânsito e a política de transportes. Na maior parte das cidades, o transporte coletivo circula dividindo espaço com os automóveis. Porém, sabemos que cada viagem realizada em automóvel, ocupa em torno de 7,2 vezes mais espaço viário do que quem realiza viagem por ônibus. Portanto, não podemos dizer que todos estão usufruindo democraticamente do espaço urbano. A experiência das grandes cidades prova que é inviável a matriz de transporte urbano estar centrada no automóvel. Nossas cidades não estão preparadas para isso. Portanto, políticas que priorizem a circulação do transporte coletivo e que restrinjam a circulação de automóveis são fundamentais. Atualmente, quando se fala em priorização do transporte coletivo, logo se pensa nos corredores exclusivos, principalmente com a atual “febre” dos BRT’s. Porém, a priorização do trans-

Contradições dos municípios na gestão do Transporte Público Urbano

porte coletivo pode se dar por meio de intervenções viárias mínimas, em qualquer porte ou configuração de serviço de transporte. Na visão tradicional da Engenharia de Tráfego, quando se projeta e dimensiona um cruzamento, é priorizada a via que apresenta um maior fluxo de veículos. A visão moderna de Engenharia de Tráfego não olha somente o fluxo de veículos, mas a quantidade de viagens que passam em cada via daquele cruzamento. Assim, pode ser necessário olhar a via por onde passa o ônibus de uma forma diferenciada. É possível que em determinado cruzamento, a via que deverá ser priorizada não necessariamente será aquela que possui o maior fluxo de veículos.

Equipamentos modernos de controle semafórico permitem que através de sensores instalados nos ônibus e na via, a programação semaforizada seja automaticamente alterada de forma a favorecer a passagem do ônibus. Outra ação contraditória do Poder Público Municipal no trânsito é a utilização indiscriminada das lombadas físicas, ou “quebra-molas”, que interferem negativamente no desempenho do sistema de transportes, e trazem outras deseconomias para a Cidade. Estima-se que uma linha de ônibus de 8 quilômetros de extensão e que passa por cerca de 30 lombadas, perca até 30% de seu tempo de viagem vencendo essas interferências. A pressão comunitária sobre a construção de lombadas, geralmente devido à comoção por um atropelamento, leva o Poder Público a mais uma contradição na política de transportes. Ao invés de sinalizar adequadamente a via, adotar medidas moderadoras de tráfego que priorizem o transporte não-motorizado e o transporte coletivo, ou ainda, promover ações de educação para o trânsito, é mais cômodo construir lombadas e “ficar bem” politicamente com o líder comunitário e com o vereador, sem medir as consequências na política de mobilidade.

A linha de ônibus que perde 30% de seu tempo em lombadas vai necessitar de maior frota para uma mesma programação, em comparação à situação em que não

houvesse tantas lombadas, logo, maior alocação de mão de obra, maior custo de capital, maior consumo de combustível e peças, resultando em um maior valor de tarifa. Na gestão da mobilidade urbana, não basta simplesmente fazer a gestão dos serviços, da oferta. A política de transportes sustentável também exige atuação na gestão da demanda e dos fatores que determinam a demanda. Não é por acaso que a boa escola do urbanismo determina que a política de transportes esteja integrada ao uso e ocupação do solo, e vice-versa. Quando uma cidade define seu zoneamento e seus índices urbanísticos, está interferindo diretamente na política de transportes.

A distribuição espacial das atividades, bem como a capacidade de atrair viagens e os impactos negativos na circulação determinam a forma como as pessoas irão se deslocar, logo, a demanda sobre a rede de transportes.

A definição dos índices urbanísticos é outro fator de impacto no transporte, principalmente se não houver uma infraestrutura viária adequada. Os coeficientes de aproveitamento, o gabarito, e as taxas de ocupação, se superdimensionadas em relação à infraestrutura disponível, seja em termos de espaço viário disponível ou em relação às redes de transporte de qualidade, criam um adensamento populacional excessivo e também causam efeitos negativos na mobilidade. Vale lembrar da questão da outorga onerosa, não regulamentadas em muitas cidades, Andam utilizando os coeficientes máximos, sem que os empreendedores tenham que pagar pelos seus impactos negativos do excesso construtivo. É óbvio que o pagamento da outorga, quando instituído, não deve ser único, pois os impactos serão permanentes.

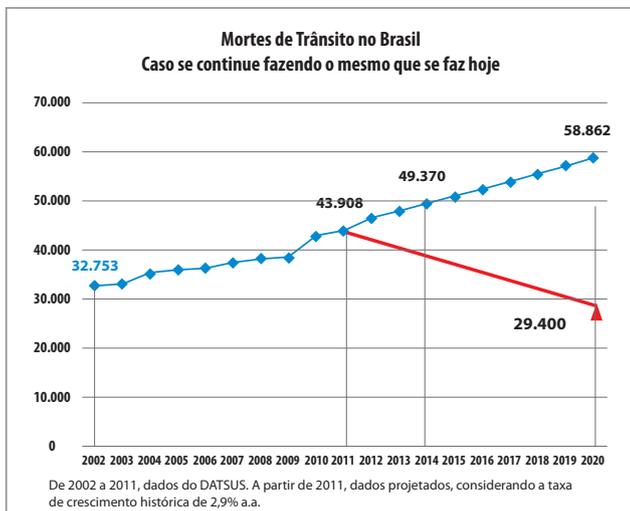
Apresentamos apenas algumas das contradições que podemos encontrar na gestão urbana e na política de transportes de várias cidades brasileiras. Com essas atitudes, obter algum resultado positivo no transporte coletivo e na mobilidade urbana torna-se muito improvável.

Até 2020, mataremos meio milhão de pessoas no trânsito no Brasil. Faça(n)ha talvez inigualável no mundo.

Luiz C. Mantovani Néspoli
Superintendente da ANTP



Na década anterior ao lançamento da campanha da ONU – Década de Ações para Segurança Viária, as mortes no trânsito no Brasil saltaram de 33 mil (2002) para 44 mil (2011), segundo o DATASUS. Feitas as contas, o número de mortes cresceu à razão de 2,9% ao ano e, mantida essa tendência, em 2020 serão 59 mil (veja gráfico) caso continuemos fazendo exatamente o que fazemos hoje para reduzir acidentes no país. Se desejarmos, realmente, atingir a meta proposta pela ONU de 50% de redução, no ano final da Década o número será menor do que 30 mil. Computando ano a ano, contaremos 470 mil mortes até o final de 2020. Quase meio milhão de brasileiros perderá a vida em acidente de trânsito!



Se emprendermos ações efetivas e conseguirmos reduzir o número de mortes anuais rumo à meta em 2020, deixarão de morrer no trânsito cerca de 150 mil pessoas, mas ainda assim estaremos matando mais de 300 mil. Os números são assustadores.

Ano	Mortes		Redução Anual
	Pouca Ação	Muita Ação	
2012	46.559	42.182	4.377
2013	47.944	40.523	7.420
2014	49.370	38.930	10.440
2015	50.838	37.399	13.439
2016	52.350	35.929	16.421
2017	53.907	34.516	19.391
2018	55.511	33.159	22.351
2019	57.162	31.856	25.306
2020	58.862	29.400	29.462
Redução Total de Mortes			148.608

Até o final da Década, isto irá representar um custo social (*) de R\$ 645 bilhões (mais de meio trilhão de reais!). Com ações efetivas de segurança viária, poderemos atingir a meta, e com isso reduzir este impacto em aproximadamente R\$200 bilhões.

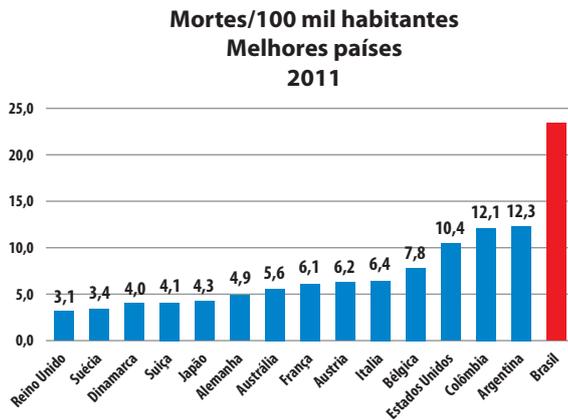
Vale a pena? E como isso pode ser possível?

Uma boa medida seria observar-mos a estratégia de dezenas de outros países que estão obtendo índices de acidentalidade cada vez menores ano após ano.

O IRTAD, um observatório vinculado ao International Transport Forum, que por sua vez é uma entidade da OECD – Organização para a Cooperação Econômica e o Desenvolvimento, publicou recentemente o [Relatório de 2012](#), disponível no site da ANTP, apresentando sumários estatísticos de 34 países e outras 457 páginas, ilustrando como eles organizam suas estatísticas de acidentes, que fatores de risco consideram mais importantes e, o que é mais interessante, qual a estratégia que adotam para reduzir mortes e

Até 2020, mataremos meio milhão de pessoas no trânsito no Brasil. Façanha talvez inigualável no mundo.

feridos no trânsito. Nos países que já detêm, comparativamente, um baixo índice de acidentalidade, como o Reino Unido, Suécia, Dinamarca, Suíça, Japão, Alemanha e tantos outros, neles ainda se pode observar um programa nacional de redução de acidentes. Ou seja, continuam agindo. Mesmo com índices comparativamente vantajosos, continuam estabelecendo programas de ação, definindo metas e meios de acompanhamento e avaliação. No gráfico, a seguir, a situação brasileira. É verdade que temos boas experiências em algumas cidades e até em algu-



mas rodovias, também raras estatísticas locais bem feitas e alguns resultados positivos com a nova Lei Seca. O fato é que ainda não sabemos muito, ou quase nada, do que acontece na totalidade do nosso extenso território. Para quem deveríamos perguntar qual o quadro real de mortalidade no trânsito no país e quais os programas de ação existentes para se atingir a meta da ONU, ou qualquer outra meta? Qual seria a instância de governo responsável para responder a essa pergunta?

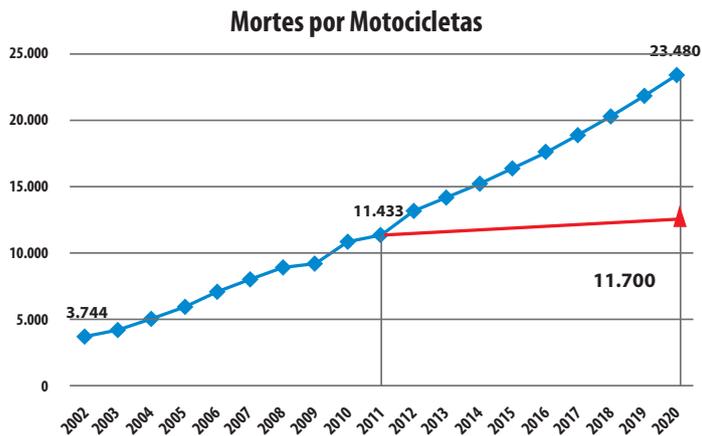
A responsabilidade pelo trânsito no Brasil é dos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito (SNT), que contempla os três níveis de governo, com atribuições normativas e de planejamento, operação, fiscalização, engenharia, formação de condutores e educação de trânsito. Logo, caberia a todos os entes do SNT responder à pergunta acima.

Naturalmente que a cada um cabe estabelecer planos de ação e metas para redução de acidentes, cada qual no âmbito de sua competência específica, mas isto não substitui a necessidade de uma coordenação nacional. Falta um programa nacional.

Se, como país, não temos um plano de ação, se não definimos metas, se não escolhemos os focos de atenção, se não disponibilizamos recursos, como será possível alcançar um resultado diferente do que vimos alcançando? A verdade é que a segurança viária foi deixada de lado, pelo menos como projeto de uma política pública nacional.

Como se não bastasse os dados globais de acidente, ainda mais alarmante é a taxa de crescimento do número de mortes por motocicletas no Brasil. De 2002 a 2011, segundo o DATASUS, saímos de 3.744 para 11.433, com um índice de crescimento de 7,4% a.a. Projetada a mesma tendência para 2020, o número poderá chegar a 24 mil. Metade de tudo! Deveríamos chegar em 11.700 pessoas, mais ou menos o que se morre hoje sobre uma moto. Como estabilizar este número para que a meta seja atingida?

Até 2020, mataremos meio milhão de pessoas no trânsito no Brasil. Façanha talvez inigualável no mundo.



De 2002 a 2011, dados do DATSUS. Porjeção de 2011 a 2020, considerando a taxa de crescimento histórica de 7,4% a.a.

O que essa situação mostra, ou aparentemente demonstra, é que não há interesse governamental pelo assunto, que o enorme custo social não tem nenhum significado, que a ocupação progressiva de 50% dos leitos hospitalares por traumatizados no trânsito é uma questão circunscrita à administração hospitalar do país e nada mais, e assim por diante. O país não pode permitir tamanho descaso!

Os países observados pelo IRTAD centraram (e continuam centrando) suas ações em alguns focos específicos, muito conhecidos de nossa comunidade

técnica: velocidade, avanço de sinal vermelho, ultrapassagem em estradas, álcool, atropelamento, uso de cinto de segurança em veículos e capacete em motocicleta e, ao contrário do Brasil, todos eles têm uma coordenação nacional e formas diferenciadas de participação dos entes federados e até da sociedade civil, unidos num esforço nacional de redução de acidentes. Começam por definir, em muitos deles, uma “visão” de futuro. O Canadá, por exemplo, deseja ser o “país mais seguro do mundo”, o mesmo acontecendo com o Japão, também desejando ser “o país mais seguro do mundo”. E assim vai, cada qual demonstrando um desejo de um futuro melhor do que o presente. E o Brasil?

Uma política nacional, construída pelo Sistema Nacional de Trânsito, ouvida a sociedade civil, e coordenada pelo Governo Federal, deveria contemplar ações sobre esses ou outros pontos-chaves. E não precisaria partir do zero, já que o CONTRAN já publicou em 2004 a Política Nacional de Trânsito e, mais recentemente, em 2011, o Comitê Nacional de Mobilização pela Saúde, Paz e Segurança no Trânsito também elaborou um documento resposta à campanha da ONU. No fundo, o que nos falta é ação.

Senão fosse para tomar providências, por que, então, fomos signatários da campanha da ONU?

(*) Custo social calculado pelos estudos da ANTP/IPEA/DENATRAN, em 2003 e 2005, que consideraram acidentes em aglomerados urbanos e em rodovias, respectivamente. Sobre os valores da época, aplicou-se a inflação no período.

“A má gestão dos transportes é um problema não só de mobilidade, mas econômico e de saúde pública também. Vickrey, lá nos anos 1960, tinha razão: jogamos dinheiro fora e fica cada vez mais difícil sair do lugar. Mas há uma porção de iniciativas pelo mundo que pode nos inspirar a seguir novos caminhos.”

Natalia Garcia

A Casca de Ovo, Técnica, Política e Tarifa Zero

Lucio Gregori
Engenheiro e ex-Secretário de
Transportes do Município de
S.Paulo, de 1990 a 1992.



Veza por outra lê-se textos ou comentários sobre os supostos inconvenientes da Tarifa Zero: a demanda vai aumentar e os custos poderão ficar descontrolados; haverá uso abusivo dos transportes públicos; é necessário, pelo menos, ter uma tarifinha que seja, caso contrário haverá vandalismo; não haverá recursos suficientes para bancar a gratuidade total, a qual implicará em perda de recursos para outros serviços públicos; não existe almoço grátis, etc.

Comparo a Tarifa Zero à casca de ovo e me lembro de um ensinamento materno: “se você encontrar pelo em casca de ovo, alguém o colocou lá. Ovos não tem pelo!” Seguindo o ensino materno, penso que os inconvenientes citados são pelos em casca de ovo.

A demanda vai aumentar. Claro, pois está reprimida pela tarifa! A Tarifa Zero simplesmente atenderá a essa demanda. Tem pelo aí. O que é uso abusivo? Pessoas usarão os transportes públicos para andar dois ou três quarteirões em prejuízo dos que precisam fazer viagens efetivamente necessárias e mais longas? Como se atualmente com a tarifa paga, as viagens mais longas fossem feitas com conforto, segurança e rapidez, posto que ninguém ocupa lugares com viagens curtas e desnecessárias? Outro pelo aí.

Não faz sentido a questão do vandalismo. Ele se dá nos hospitais do SUS, dado que são gratuitos? Essa afirmação falha ao desconhecer que o trato dado pelo usuário de um serviço, depende de como ele é tratado ao usar esse mesmo serviço. No Metro de S.Paulo o vandalismo é marginal não porque o Metro é pago, mas em virtude dos trens do Metro serem bem conservados, limpos. Diferentemente dos trens da Linha Rubi da CPTM, que uso ocasionalmente. Mais um pelo aí. O leitor poderá descobrir qual pelo é representado pela outras objeções citadas. Aliás, existe um rosário delas...

Outra questão com que se depara frequentemente, é a falta de distinção entre procedimentos, técnicas e política em uma sociedade. A técnica e os procedimentos são exercidos em função de alguma coisa que define seus objetivos. São meios, instrumentos. A política, no sentido de busca e proposição de rumos para uma sociedade, é o que define os objetivos a serem alcançados pelos instrumentos. A política é, a um só tempo, um meio e um fim. Ressalte-se que muitas técnicas e certamente os procedimentos, são fortemente influenciados pelas determinações hegemônicas da sociedade. Exemplos mais evidentes são as técnicas administrativas e econômicas.

A política é lugar onde se dá a luta pelos diferentes interesses e, embora submetida às pressões hegemônicas, nela há espaço – que, aliás, é sua característica – para a mudança e alteração de padrões existentes. A política é, pois, o território da desconstrução de velhas práticas e construção de novas possibilidades para uma sociedade. Se essas novas possibilidades ocorrerem ou não, dependerá de disputa política. Assim, devemos ter cuidado para que “os meios não justifiquem os fins”.

Roosevelt não ouviu técnicos em economia que lhe diziam que o caminho a seguir era a austeridade, uma vez que não havia recursos do Estado para investir. Ao contrário, implantou o New Deal que ajudou a tirar os EUA da crise.

Após a autoestima do povo dos EUA ser reduzida com o voo orbital de Yuri Gagarin, John Kennedy decidiu enviar um norte americano à lua. Claro que não poderia decidir enviar um homem a Júpiter, mas aproveitou todo conhecimento já acumulado e, com sua decisão política, criou condições para o seu pleno desenvolvimento em direção ao objetivo determinado. Em resumo, se não houvessem transformações políticas, às vezes até ao arripio das técnicas, dos procedimentos e das hegemonias em cada tempo da história da humanidade é possível, por exemplo, que estivéssemos vivendo nas cortes, usando roupas rendadas e cheirando rapé...

A Casca de Ovo, Técnica, Política e Tarifa Zero

Dizer, portanto, que a Tarifa Zero é impossível ou inviável, é usar conceito limitado à técnica e procedimentos hegemônicos, para o território da política. A proposta da Tarifa Zero é um prolongamento do transporte público como direito social que pode implicar em alterações estruturais do Estado em seus vários níveis. Por exemplo, no que toca à política tributária.

O que se entende por isso? Se você, caro leitor, tiver renda através de seu trabalho, poderá pagar até 27,5 % sob forma de imposto de renda (aliás um teto relativamente baixo quando comparado com vários outros países). Se ganhar a mesma renda numa aplicação a juros, pagará de 15 % até o máximo de 22 %, e exclusivamente na fonte. Sobre política tributária regressiva e recessiva [ver artigo de Amir Khair](#), no Estadão de 20/10/2013.

Além disso, poderá ser necessário rever a distribuição de impostos entre União, Estados e Municípios. Estudos mostram que do total arrecadado, cerca de 58% fica com a União, 25% com os Estados e 17% com os Municípios. A questão do transporte pago indiretamente como tantos outros serviços públicos, traz em si mesma uma alteração profunda no paradigma existente. Por essa razão trabalhos sérios e interessantes podem e devem ser estudados e discutidos. Cito, dentre outros, [“Implementation and Outcomes of Fare Free Transit Systems”](#), promovido pelo Federal Transit Administration dos EUA, e o trabalho do prof. João Luís da Silva Dias, editado pela Fundação João Pinheiro e publicado na revista da ANTP de setembro de 1991, denominado [“Tarifa Zero e Eficiência no Transporte Coletivo Urbano”](#). Esse último aborda também outras questões como modelos de contratação dos serviços e planilhas de custos e outros aspectos ligados ao tema. Esses trabalhos podem ser acessados no site www.tarifazero.org, no qual se poderá encontrar farto material a propósito do assunto. Além disso, porque não pensar na gratuidade como estratégia de urbanização ou combate ao congestionamento em certas áreas (Manchester, Bal-

timore, Sidney, Zagreb) ou de aceleração da necessária priorização dos transportes coletivos, introduzindo um novo atrativo para sua utilização em determinados trechos da cidade ou determinados corredores?

Lembre-se, também, que existem cidades de todos os tamanhos no Brasil, e não se pode restringir a discussão da gratuidade às metrópoles, nas quais provavelmente a solução é mais complicada. Para cidades médias, pode ser uma alavanca definitiva para mudar, em tempo hábil, a hegemonia do uso do transporte individual motorizado. Cabe, ainda, uma palavra muito breve sobre o significado subjetivo da mobilidade e do transporte coletivo. Eles representam no imaginário da população muito mais do que o simples ir e vir do trabalho, e envolvem diversos experimentos subjetivos da vida no dia a dia das cidades. Não por outra razão, são muitas as revoltas populares de grande significado e ligadas à questão dos transportes, como as de 1947 em São Paulo, em 1976 no Rio e 1981 em Salvador, sem falar da chamada Revolta do Buzu em Salvador em 2003, da Revolta do Vintém, nos tempos de Chiquinha Gonzaga, e das chamadas Jornadas de Junho de 2013

A propósito das questões da subjetividade presentes na questão dos transportes, veja-se a dissertação de mestrado de Priscila Tamis de Andrade Lima, denominada [“Trajetos na cidade, cartografias de saúde e subjetividade”](#).

Assim, a proposta da Tarifa Zero é política e envolve, praticamente, toda a gama de questões de uma sociedade e vale citar um lema das campanhas francesas por transportes públicos gratuitos, a um só tempo jocoso e de profundo significado, e que dá nome a outra leitura, aqui sugerida, que narra aspectos técnicos e políticos da gratuidade nos transportes coletivos em Aubagne na França.

Chama-se, Voyageurs Sans Ticket, LIBERTÉ, EGALITÉ ET GRATUITÉ !

Mudar os conceitos de política urbana

José Roberto Bernasconi

Engenheiro e presidente da Regional São Paulo do Sinaenco.



Os problemas em relação à mobilidade urbana aumentam a cada dia nas principais metrópoles e cidades grandes e médias do Brasil. Hoje, a questão da mobilidade urbana transformou-se num problema central na maioria dos estados brasileiros.

As estatísticas mostram que boa parte dos problemas concentra-se no enorme aumento da frota de automóveis, nos últimos dez anos.

A população do Brasil cresceu 6,5% entre 2003 e 2013. Já a frota de carros particulares subiu 85% no mesmo período, segundo o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran). Em 2003, eram 23,6 milhões de veículos e, em abril deste ano, 43,4 milhões. De acordo com a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), foram licenciados até abril deste ano 1.480.445 automóveis, aumento de 8,6% com relação ao mesmo período de 2012. No estado do Ceará, a frota de veículos registrou um crescimento médio de 9,31% ao ano, entre 2008 e 2012. Fortaleza hoje conta com uma frota de 475.466 veículos.

O fato de o governo federal desenvolver há alguns anos políticas contraditórias não ajuda a melhorar essa situação. Primeiro, o governo promulga a Lei de Mobilidade Urbana, que estrutura a Política Nacional de Mobilidade Urbana, de janeiro de 2012 e que contém a exigência de que municípios com mais de 20 mil habitantes tenham, até 2015, o seu Plano de Mobilidade Urbana (PlanMob). Mas estimula o uso do veículo privado, através de subsídios à indústria automobilística, financiamento farto para a aquisição de automóveis e contenção artificial do preço da gasolina, que penaliza a Petrobras e prejudica o etanol.

O conceito geral das políticas urbanas - que envolvem habitação, mobilidade, emprego e infraestrutura pública -, precisa mudar, para impedir o colapso de nossas metrópoles e a piora do meio ambiente. As cidades precisam ser mais adensadas, ampliando o gabarito máximo para os edifícios, nas regiões que dispõem da mais completa infraestrutura, incluindo transportes, redes de energia, saneamento, lazer, cultura e empregos, entre outros.

É preciso estimular o transporte público de massa, mesmo que em detrimento do transporte privado individual. Sem a mudança de conceitos por parte de nossas autoridades, os problemas urbanos tendem a se agravar.

Espaço viário finito requer uso inteligente e sensato

A primeira e necessária compreensão do problema do congestionamento contém a ideia de que a malha viária urbana é finita. Sem essa convicção, qualquer outra discussão restará fruto de devaneio.

Da forma como as cidades brasileiras se estruturaram ao longo de muitas décadas, com a correspondente inversão de vultosos recursos públicos dedicados à circulação de automóveis, esgotaram-se as possibilidades da expansão viária. A configuração do viário é essa que está aí. Nem construir novas vias e nem alargar as que já existem são hoje medidas econômica e politicamente possíveis. O espaço é esse e ponto!

Se fosse possível, certamente já se teria feito, como ao longo de décadas aconteceu, e, nessa hipótese remota, chegaríamos hoje à inaudita situação de ter ruas num lugar e a “cidade” em outro, delas bem distante.

É a partir do espaço que existe, e não de outro - digamos onírico -, é que devemos pensar em como fazer com que a cidade “ande”. O desafio é definir como usá-lo de maneira mais inteligente e sensata, deixando claro de saída quem o consome e quanto dele se consome.

Este tópico, consumo do espaço viário urbano, dentre inúmeros outros que são abordados, faz parte do conteúdo do nosso [Curso de Gestão da Mobilidade Urbana da ANTP](#), que procura levar aos gestores públicos esse e outros entendimentos e suscitar reflexões.

Segundo estudos do IPEA/ANTP, que analisaram o impacto do congestionamento no custo do transporte coletivo, tomando por base dez cidades brasileiras (Belo Horizonte, Brasília, Campinas, Curitiba, João Pessoa, Juiz de Fora, Porto Alegre,

Recife, Rio de Janeiro e São Paulo), os automóveis consumiam, fisicamente, em 1998, 90% do espaço viário em Brasília (o maior dos valores) e 70% em Porto Alegre (o menor dos valores). Em São Paulo, este consumo era, à época, de 88%.

Este mesmo estudo considerou o consumo de espaço viário urbano por pessoa transportada, concluindo que os automóveis consumiam 7 vezes mais espaços (Campinas) a até 28 vezes mais (Rio de Janeiro). Eduardo Vasconcellos, [em artigo no site da ANTP](#), aponta que no horário de pico em São Paulo não existem mais do que 700 mil carros em circulação. E isso basta para o pandemônio que as rádios anunciam todos os dias.

É importante observar que o espaço viário também é consumido pelos automóveis não apenas em movimento, mas como estacionamento que, na grande maioria das situações, é gratuito.

Se considerarmos o volume de pessoas que “fluem” pela via, observamos que por uma faixa de tráfego de uma via coletora ou arterial de uma cidade passam cerca de 1.500 a 1.800 pessoas por hora e por sentido dentro dos automóveis. Nesta mesma faixa, por ônibus, passariam 12 mil pessoas. Com infraestrutura adequada e sistemas mais modernos de controle de tráfego (BRT), por ela passariam de 20 mil a 30 mil pessoas no mesmo período.

Dados organizados pelo [Sistema de Informações da Mobilidade Urbana da ANTP](#), em 2012, demonstram que o investimento público para infraestrutura de transporte individual foi 4 vezes maior que os destinados para transporte coletivo. Suprimida a infraestrutura dos sistemas metro-ferroviários, esta proporção é mais elevada ainda. Esses dados obtidos de estudos técnicos demonstram historicamente que a sociedade preferiu destinar grande parte dos seus recursos para a circulação de automó-

Ailton Brasiliense Pires
Presidente da ANTP e
Luiz C. Mantovani Néspoli
Superintendente da ANTP



Espaço viário finito requer uso inteligente e sensato

veis, mesmo contrariando a lógica de consumo per capita do viário (poderíamos chamar de uma “privatização do espaço público”). (Leia [Comunicado do Ipea](#) que analisou dados da PNAD sobre mobilidade urbana; outubro 2013). Com a expansão da frota de automóveis, esta realidade se alterou profundamente também em cidades de médio porte, com congestionamentos diários nos horários de pico. Como já dito logo no início, o espaço viário é finito e, por conseguinte o congestionamento vai gerar filas (lentidão de tráfego) cada vez maiores.

A prioridade ao transporte coletivo, um dos princípios da Lei da Mobilidade Urbana, visa a corrigir exatamente esta distorção histórica, retomando para os ônibus um espaço que lhes é, por critérios físicos e matemáticos (e por que não dizer democráticos), evidente, e dando aos passageiros de ônibus o que lhes é socialmente de direito – a equidade do uso do espaço viário.

A retomada do espaço viário por meio da sua segregação (faixas exclusivas) vai assim subtrair necessariamente daquele destinado aos automóveis. Se não houver uma transferência de uso, o que equivale dizer, se uma parcela dos usuários de automóveis não optar pelo uso do ônibus, certamente as filas de congestionamentos irão aumentar. Para tanto, é importante agregar às medidas de prioridade na via, que por si só já produzem uma consequência extremamente benéfica para seus usuários – que é a redução dos tempos de viagens –, também outras que acrescentem qualidade ao serviço prestado e possam tornar o transporte por ônibus competitivo. Há vários atributos observados pelos usuários, sendo uns mais valorizados que outros, dentre os quais são mais relevantes:

- as condições de acesso ao sistema (calçadas, pontos de parada, estações);
- o intervalo entre os ônibus (tempo de espera mínimo e o conhecimento dessa informação);

- a regularidade dos serviços (intervalos variando dentro de um padrão mínimo e conhecido);
- a confiabilidade dos tempos de viagem (saber quanto tempo leva a viagem com padrões bem definidos); e
- a lotação (medido em número de passageiros em pé por metro quadrado).

Se desejarmos que uma parte dos usuários dos automóveis migre para o sistema ônibus (ou outros modos de transporte coletivo) é imperativo que esses atributos de qualidade sejam oferecidos, bem como que exista um plano de metas para alcançá-los. É bom ressaltar que, assim como dar prioridade aos ônibus na via é uma medida de fácil implantação técnica e de baixo custo (apenas sinalização de trânsito), outras medidas como itinerários melhores definidos, pontos de parada mais dignos e informações aos usuários, também não são difíceis de alcançar. Naturalmente que para se garantir regularidade e confiabilidade ao sistema é indispensável a existência de sistemas tecnológicos de gestão e controle, não só no âmbito das empresas operadoras, como também para os órgãos públicos concedentes dos serviços.

Em seguida à segregação dos espaços viários para os ônibus, medida que dá maior eficiência ao sistema de transporte, economizando custos, é recomendável em curto prazo que estes recursos liberados possam ser replicados no sistema, aumentando-se a frequência operacional e, com isso, gerando capacidade adicional para suportar a esperada e necessária migração dos usuários de automóvel, além de propiciar maior conforto, tornando o sistema ainda mais atraente. Esta espiral ascendente tem de ser capaz de progressivamente, e até um ponto de equilíbrio, mudar a divisão modal da demanda, que hoje é de 55% para o transporte coletivo e 45% para o transporte individual para, respectivamente, 70% e 30%. Ressalte-se, ainda, que com uma nova divisão modal, francamente favorável ao Transporte Coletivo, com uma rede de transporte com mais possibilidades de uso (mais pontos

Espaço viário finito requer uso inteligente e sensato

de integração entre linhas), e uma maior velocidade média dos ônibus, haverá uma substancial redução de externalidades negativas como a poluição ambiental (gases de efeito local e estufa) e redução do número de mortes no trânsito e devido à saúde. Relatório recente da Agência Internacional de Energia ([A Tale of Renewed Cities](#)) cita que o transporte é atualmente responsável por metade do consumo mundial de petróleo e quase 20% do consumo mundial de energia, dos quais aproximadamente 40% são utilizados no transporte urbano individual.

O consumo de energia pelo transporte, segundo a AIE, cresceu 30% na última década e as emissões de gases do efeito estufa subiram quase dois bilhões de toneladas de CO2 equivalente por ano desde 2000.

É notório que o uso do transporte público resulta em redução do consumo de gás carbônico per capita e do consumo de energia. Isso sem contar a redução dos congestionamentos aliada ao uso mais eficiente do espaço, como já citado.

Hoje trânsito tornou-se um problema de saúde pública, e não mais, apenas, pelos acidentes que causa. Tanto que já é voz corrente a tese de que transportes públicos produzem bem-estar à população.

Uma nova matriz de divisão modal trará benefícios que irão além dos efeitos benéficos imediatos para os usuários de Transporte Coletivo, como as questões ambiental e de saúde pública.

A redução da frota de automóveis em circulação, resultado da migração dos seus ocupantes para os ônibus, propiciará redução no consumo de gasolina, que por sua vez vai reduzir gastos governamentais com importação desse combustível, economia que poderá ser destinada à melhoria do transporte coletivo, que se tornará

mais atraente, reduzindo mais os automóveis, o que implicará na redução de mais gasolina..., num ciclo sem dúvida virtuoso.

Finalmente, no longo prazo, é fundamental um novo ordenamento no uso e ocupação do espaço urbano, que aproxime moradias de empregos e que possibilite cidades mais compactas. Estamos falando de um Plano Diretor orientado para o transporte coletivo, que contemple corredores de transporte estruturais, com maior adensamento populacional e áreas de uso misto à sua margem.

Tarifa Zero, Cepacs e a Outorga Onerosa do Direito de Construir

Paulo Sandroni
Economista graduado
pela FEA-USP, mestre em
Economia pela PUC-SP.



O objetivo estratégico Tarifa Zero requer um tempo para que a matéria seja discutida, consensos formados, forças sociais e políticas reunidas e leis específicas aprovadas/revogadas não só no município, mas também no Estado e na União. A duração desse período depende de cada situação, mas creio que 18 meses seria um período apropriado para o caso da cidade de São Paulo. Tomarei este período como referência.

A Tarifa Zero ou a gratuidade ao usuário no transporte por ônibus na capital do Estado deve ser condicionada a dois elementos básicos: a) garantia da sustentabilidade do sistema no longo prazo, e b) o transporte deve ter melhor qualidade do que a atualmente existente. Se o novo sistema provocar uma queda na qualidade do serviço (que hoje é ruim) é possível que os próprios usuários aceitem e/ou demandem a volta da tarifa para que a qualidade do transporte melhore. Embora a gratuidade exista em mais de 50 cidades no mundo (3 pelo menos no Brasil) algumas como Austin, Trenton e Denver nos Estados Unidos depois de terem adotado a Tarifa Zero voltaram ao sistema anterior, isto é, ao transporte pago. Trata-se de evitar que isso aconteça se o sistema for adotado em São Paulo.

O que fazer enquanto o projeto não sai?

O que acontece enquanto se discute, planeja, prepara e adota o novo sistema? É importante lembrar que se um governo resolver adotar a Tarifa Zero ficará em situação muito delicada se quiser reajustar a tarifa enquanto tais preparativos são realizados. No caso concreto do Brasil, mesmo que Prefeitos e/ou Governadores não defendam a adoção da gratuidade, pelo menos até janeiro de 2015 será politicamente desgastante, reajustar as tarifas tendo a Copa do Mundo e as eleições gerais de 2014 pela proa.

Mas, os custos do sistema aumentarão (salários, combustíveis gratuidades de idosos, passe de estudantes etc.), e o problema consiste em como cobrir este aumento sem comprometer verbas destinadas a outros setores importantes, e especialmente sem comprometer os investimentos?

Sei que é possível espremer aqui e acolá, remanejar verbas, reduzir desperdícios etc., mas não é com a venda de helicópteros (por mais que esse meio de transporte para alguns governadores seja – parodiando Millor – uma vergonhosa desnecessidade que teria se tornado irreversível) que resolveremos o problema.

Faço agora uma proposta para financiar este aumento de custos durante o período de transição de um sistema tarifado para a Tarifa Zero.

O Financiamento através de Cepacs

Os Certificados de Potencial Adicional de Construção são títulos vendidos a empreendedores imobiliários interessados em aumentar seu potencial construtivo no interior do perímetro das operações urbanas consorciadas. A compra de Cepacs em leilões realizados em Bolsa de Valores permite que tais interessados em construir utilizem - a partir de um coeficiente básico em geral 1 ou 2 – utilizem um adicional até o coeficiente de aproveitamento máximo de 4 (área de construção 4 vezes a área do terreno). Com os recursos arrecadados a Prefeitura realiza obras de infraestrutura – de um menu pré-estabelecido - e urbaniza favelas desde que estejam dentro do perímetro da operação urbana que deu origem aos Cepacs. Isto significa que o dinheiro é carimbado e destinado a custear estas obras e não cai na vala comum da arrecadação tributária.

Ocorre que no caso da OU Consorciada Faria Lima (uma das 5 operando em São

Tarifa Zero, Cepacs e a Outorga Onerosa do Direito de Construir

Paulo) a arrecadação superou significativamente o necessário para custear as obras de infraestrutura e a urbanização de favelas pré-estabelecidas no menu. Falta, é verdade, urbanizar a favela Coliseu-Funchal que há mais de 15 anos espera que Prefeitos e/ou Prefeitas se dignem resolver o problema, pois além do terreno em que se encontra ser uma ZEIS (Zona Especial de Interesse Social) o dinheiro dos Cepacs para financiar a urbanização já há muito tempo esta em caixa aguardando. Aguardando não é bem o caso. Está rendendo juros que não são pequenos. Os recursos gerados pelos Cepacs, enquanto não são utilizados podem ser aplicados no mercado financeiro e só de juros, segundo relatório de maio 2013 da Prefeitura, na OU Faria Lima dos quase 560 milhões em caixa à espera de utilização, cerca de 290 milhões eram receitas financeiras. A pequena favela Coliseu – Funchal poderia ser urbanizada com 40 milhões de reais. O restante está à espera de utilização. Em outras três OU Consorciadas (Água Branca, Centro e Água Espraiada) há uma considerável soma de dinheiro originado nas contrapartidas pagas pelos empreendedores imobiliários à espera de utilização, e enquanto isso, rendem juros substantivos como pode ser avaliado pelo quadro abaixo:

Operação Urbana	\$ Total Arrec.	\$ em Caixa	Receita Finan.
Faria Lima	1.947,8	550,2	289,6
Água Branca	370,8	341,6	56,9
Água Espraiada	3.329,9	2.299,3	383,6
Centro	42,5	34,2	13,4
Total	5.691,0	3.225,3	743,5

Fonte: Portal da Prefeitura do Município de São Paulo

Podemos observar que cerca de 743 milhões de reais correspondem a receitas decorrentes da aplicação destes recursos no mercado financeiro enquanto não são destinados a obras do menu de cada OU. Os dados anteriores mostram também que dos quase 5,7 bilhões de reais arrecadados somente R\$ 2,4 bilhões haviam sido aplicados em obras de infraestrutura (a ponte estaiada do Pinheiros consumiu cerca de R\$180 milhões) e urbanização de favelas. A diferença de R\$ 3,2 bilhões está à espera de utilização e enquanto isso rende juros.

Um Obstáculo Legal

É certo que pela lei das OUs não é possível utilizar o dinheiro arrecadado em cada OU fora do seu perímetro. Mas aqui temos duas situações interessantes: na OU Faria Lima existem R\$ 550 milhões em caixa, soma que supera as necessidades de financiamento de obras ainda remanescentes do menu. O segundo ponto a ser destacado é que a receita financeira não se origina diretamente na venda de Cepacs e, portanto, poderíamos argumentar que estes recursos não estariam vinculados diretamente a obras do referido menu. Em outras palavras, estes recursos originados na aplicação financeira poderiam ter uma destinação diferente, especialmente aqueles correspondentes à OU Faria Lima, pois nesse caso as sobras não poderão ficar ociosas indefinidamente.

Aparentemente durante a gestão anterior, de Gilberto Kassab, houve um entendimento com o governo do Estado para destinar recursos sobranes da venda de Cepacs em obras do Metro que seriam realizadas dentro do perímetro daquela OU. De fato na OU Faria Lima já foram utilizados, segundo dados da prefeitura 120 milhões de reais. Além disso, na OU Água Espraiada, lindeira da Faria Lima, onde foram arrecadados pela venda de Cepacs mais de 3,3 bilhões de reais (dos quais 2,3 permanecem em caixa à espera de utilização), já foram aplicados cerca de 162 milhões e mais uns 60 milhões estão comprometidos em obras do Metro. As duas OU já

Tarifa Zero, Cepacs e a Outorga Onerosa do Direito de Construir

aportaram cerca de 280 milhões de reais para estas obras que estão na alçada de uma empresa do governo do Estado. Claro que são obras importantes e necessárias, mas o Governo do Estado não subsidia a operação do sistema do Metro (seus custos operacionais são cobertos pela tarifa) como faz a Prefeitura com o transporte por ônibus. Seria importante avaliar quais as contrapartidas oferecidas pelo Estado ao município por um aporte de recursos tão significativo.

O Financiamento através da Outorga Onerosa do Direito de Construir (OODC)

Outra fonte de financiamento é a outorga onerosa do direito de construir (OODC). Ela constitui opagamento de uma contrapartida econômica por aquele que recebe do poder público um direito de construir (solo criado) que antes não possuía. A outorga onerosa prevista pelos artigos 28, 29, 30 e 31 da Lei Federal 10.257 de 2001 (Estatuto da Cidade) e definida nos artigos de 209 ao 216 do Plano Diretor Estratégico de 2002 do Município de São Paulo, vem produzindo recursos crescentes sendo a média dos últimos 5 anos cerca de R\$ 230 milhões de reais anuais. Estes recursos são encaminhados ao Fundo de Desenvolvimento Urbano (FUNDURB) criado com a finalidade de implementar planos e projetos urbanísticos e ambientais integrantes ou decorrentes do PDE (Plano Diretor Estratégico 2002) e direcionadas de acordo com as prioridades estabelecidas pelo seu Conselho Gestor. Estes recursos tem sido utilizados na construção de parques lineares, melhorias de calçadas e ruas, obras de drenagem e saneamento, implantação de equipamentos urbanos comunitários, regularização de loteamentos recuperação do patrimônio histórico cultural, habitações de interesse social e outros usos. No entanto, uma das destinações dos recursos deve ser, pela legislação que o criou, o Transporte Coletivo Público Urbano o que significa que estes recursos poderiam ser utilizados não apenas nos investimentos urbanos antes mencionados mas também para financiar o custo de operação do sistema de transporte por ônibus.

A PEC 90 de iniciativa de Luiza Erundina

A PEC 90 (Proposta de Emenda Constitucional) tornando o transporte um direito social, (equiparado à saúde e à educação) foi aprovada recentemente na Comissão de Constituição e Justiça da Câmara de Deputados. Com certeza será aprovada pelo Plenário e viabilizará a constituição no município de São Paulo de um fundo para onde poderiam ser destinados parte dos recursos originados nas operações urbanas (receitas financeiras), e nas contrapartidas econômicas da outorga onerosa entre outras fontes. Somadas estas fontes poderíamos obter os recursos necessários para financiar o aumento de custos do transporte público sobre pneus durante os próximos 18 meses. Creio que R\$ 400/450 milhões poderiam equacionar o problema. É necessário deixar claro que estes aportes seriam feitos apenas durante este período e para manter a tarifa congelada nos R\$ 3,00. Não se repetiriam necessariamente depois de janeiro de 2015. Mesmo porque não se trata de um fluxo permanente de recursos que possa garantir a continuidade do financiamento no longo prazo. A intenção é permitir um tempo suficiente – sem reajuste tarifário - para discutir de onde viriam os recursos estruturais, isto é, sustentáveis no longo prazo, para financiar a adoção da Tarifa Zero no município de São Paulo.

“Como enfrentar os protestos que exigem mais linhas de metrô e acusamos sistema de superlotação, de falhas e atrasos que normalmente surgem, causados inclusive pela superlotação? Os gritos das ruas são muitas vezes fruto da informação que a população não teve, dos projetos que ela não conhece e não discutiu e do silêncio ao qual é submetida quando falhas e atrasos acontecem.”

Peter Alouche

Conquistando o povo para o transporte público

Plínio Assmann
Fundador da ANTP



Marketing e marcas. Qualquer experiência de Marketing ou de Comunicação Pública não é importável nem do exterior e nem de qualquer outro lugar. Ela é sempre adequada ao lugar e à hora. Isto é verdade para um produto que deve ser comercializado no comércio competitivo, e é mais ainda quando se trata de um serviço, sobretudo o transporte público.

A grande mídia moderna produziu uma competência de Marketing na qual a Marca ocupa o lugar principal. A popularização das marcas foi nos últimos 20 anos nitidamente função do meio da sua divulgação, essencialmente a televisão aberta. A televisão e as marcas cresceram juntas e foram a grande distinção na comunicação do século XX. Não é por outra razão que Agências de Publicidade são hoje um gigantesco business.

A medida que a Televisão Digital prevista para daqui há 2 anos no Brasil permitir não meia dúzia de canais ao público como hoje mas dezenas, e os sites da Web se multiplicarem e a vida do consumidor evoluir, torna-se mais difícil encontrar grandes públicos para marcas como acontece hoje.

Haverá uma grande fragmentação da comunicação de divulgação comercial. Os anunciantes atingirão no futuro mais facilmente grupos de indivíduos e mais dificilmente vão encontrar as audiências de massa.

As vinhetas de alguns segundos na televisão são muitas delas obras de arte, merecedoras de premiação internacional. Vários brasileiros foram ganhadores de láurea máxima nos concursos internacionais de Cannes.

Os russos deram um banho de Marketing no início de sua Revolução bolchevique de 1917. Conseguiram transformar propaganda em arte de van-

guarda. Não apenas nas artes gráficas que utilizaram amplamente em outdoors como também no cinema e nas artes plásticas.

O Marketing de serviços é mais sofisticado do que o de produtos. Não porque não possa utilizar os mesmos instrumentos, mas essencialmente o cliente é agente muitas vezes ativo na comunicação e a qualidade do que se oferta não termina na fábrica e não dá para fazer recall. Mais ainda quando se trata de serviço como o Transporte Público.

A organização da concessão do transporte pelo poder público confere-lhe uma tipicidade pelo caráter monopolista do serviço onde a competição intra-setorial é controlada até mesmo quando coexiste com a clandestinidade. Isto implica em dificuldade de inserção de marca do serviço a não ser no sub-setor sobre trilhos naturalmente pela sua especificidade. A baixa qualidade do serviço na maioria dos casos inibe o marketing para promoção de aumento da demanda. Mas, não obstante há nichos de oportunidades e não são poucos.

Conquistando o povo para o Metrô de São Paulo. No caso de projetos de implantação há que distinguir a fase inicial da obra da fase de operação. Um caso emblemático foi o da implantação do Metrô de São Paulo.

Tratava-se de implantar uma linha metroviária pioneira onde praticamente tudo era desconhecido. Entre outros, o sistema da construção e da futura operação, a tecnologia, o público lindeiro, o usuário, o político e o corporativo. Em contraposição sabia-se o que não se sabia mas, tinha-se a vontade de fazer o que precisava ser feito. O sucesso da implantação da primeira linha abriria espaço para uma rede metroviária em São Paulo e exemplar-

Conquistando o povo para o transporte público

mente sistemas semelhantes em outras cidades enquanto que, por outro lado seu fracasso representaria um atraso irremediável na melhor qualidade de vida urbana em nosso país.

A Cia. do Metrô constituiu uma forte, bem selecionada equipe de técnicos para construção e montagem do sistema e sua futura operação treinada no Brasil e no exterior. Tudo a partir do zero uma vez que a experiência disponível era ou nula em certos casos ou indesejável em outros. Esta equipe aprendeu a assumir riscos no processo gerencial da empresa e a administração com eles a dividi-los.

Durante a construção a Cia. procurou dialogar com a população leiga que foi sempre informada do progresso das obras e de seus percalços e transformada em seu fiscal. Tapumes foram desenhados de modo que os pedestres ao passarem pudessem ver os trabalhadores em ação.

Os gerentes dos trechos de obra recebiam os leigos para visitas rotineiras de explicações técnicas e com frequência ouvir sugestões. As obras desenvolviam-se num regime de 24 horas, 7 dias por semana com serviço pesado mesmo em áreas residenciais. A presença da administração da Cia. e de autoridades públicas nas obras era permanente.

A Cia. do Metrô decidiu fazer com que suas obras fossem acompanhadas permanentemente pela mídia. Para tal não permitiu qualquer censura em suas comunicações. A publicação diária de notícias do Metrô a favor ou contra em todos jornais de grande circulação deu origem aos cadernos especiais de cidades em separado do corpo do jornal. As únicas e principais notícias de cidades eram até então apenas os destaques policiais. Isto

mostra que o transporte é notícia porque simplesmente é parte essencial, e grande, da vida urbana.

Atualmente a presença noticiosa do transporte é escassa. Muito inferior sua importância. E é preciso pelo menos superficialmente entender o porquê. Em primeiro lugar vale mencionar a falta de aptidão para Marketing e comunicação dos dirigentes. Vale mencionar que a implantação no Metrô de São Francisco na Califórnia, provavelmente a cidade mais rica dos EEUU, foi presidida por um jornalista. Sem a audácia do dirigente tudo fica mais difícil.

Depois a estrutura mesma dos órgãos técnicos internos encarregados da comunicação nas empresas principalmente as públicas, pouco entenderem do sistema e de sua operação e muitas vezes estão muito mais atentos na promoção da imagem dos chefes do que do serviço ou da empresa.

Conhecendo a falta de preparo especializado, a Cia. do Metrô proporcionou a todos os jornalistas que cobriam a cidade de São Paulo curso de treinamento em Metrô, suas tecnologias específicas, seu impacto urbano e a integração de transportes que iria proporcionar. Toda promoção do Metrô foi feita então sem nenhuma verba gasta com publicidade ou propaganda.

A população futura usuária foi treinada no uso do sistema, ainda enquanto na fase de testes, antes mesmo dele entrar em operação. A Cia. do Metrô estabeleceu em convênio com a secretaria de educação do município de São Paulo pelo qual “Metrô” seria matéria curricular para o primeiro grau, objeto de nota mínima para aprovação do aluno ao final do ano. A prova para o exame era preparada pelos técnicos do Metrô e era bastante difícil. Poderia, no entanto ser respondida em casa com o auxílio dos pais. Assim o Metrô

Conquistando o povo para o transporte público

entrou no ambiente familiar. Foram atingidas todas as escolas públicas num raio de um a dois quilômetros em toda extensão de 17 km da primeira linha.

Durante todo fim de semana durante 3 anos, o Metrô se abria para essas crianças que poderiam andar no trem gratuitamente desde que acompanhadas de suas professoras. Para as crianças da redondeza, fatalmente atraídas pelos eventos, o Metrô providenciou monitores que ministravam cursos nas próprias obras. Para que nenhuma das crianças se perdesse no sistema ainda pouco dominado, todas eram obrigadas a seguir sua professora segurando as mãos numa corda grossa.

Essas crianças hoje são adultas e são as principais usuárias do sistema. São as verdadeiras donas do Metrô.

O Metrô mostrou-se um transporte seguro e por isso tudo foi e é mantido tão limpo e conservado hoje como quando de sua inauguração. Foi muito bem aceito pela população superados todos os receios iniciais de riscos de muita gente deslocando-se nos túneis em trens lotados operados automaticamente em velocidade até 80 km por hora e a curta distância uns dos outros.

O marketing para conquistar o povo. Há dois públicos a considerar. Os usuários e os não usuários e dentre estes os que já foram usuários e que não são mais e os que podem ser.

Para os usuários dos sistemas sobre trilhos no que diz respeito a comunicação com o usuário, a maior carência é a falta de informações sobre a situação da operação sobretudo nas condições de falha ou deficiência. No sis-

tema de ônibus a implantação, atualmente em cogitação, em São Paulo de terminais inteligentes que informam o usuário das condições operacionais do fluxo de ônibus apresentado em grandes e facilmente visíveis displays monitorados por um CCO Centro de Controle Operacional muito simples e sustentado pela propaganda, é uma solução prática que pode ser aplicada amplamente com baixo custo adaptado às várias circunstâncias. A mesma situação vale para estações de Metrô e trem.

A dificuldade não está do lado do setor de transportes. A dificuldade reside na conceituação de uma propaganda adequada, que preserve o lado promocional público do transporte e que se dirija a um usuário que forma um mercado seletivo de milhares e não de milhões como é a atual experiência das agências de publicidade que promovem produtos de massa. Talvez o jeito seja o próprio setor encontrar meio para desenvolver este know-how.

Para os não usuários há que distinguir os dos serviços ou linhas existentes e os de novas linhas. a atração de mais usuários de serviços existentes nem sempre é possível ou conveniente pelo excesso de demanda existente. Mas melhorar a comunicação com eles é alguma coisa muito necessária. Os contratos de concessão ou permissão normalmente não abordam esta matéria quando não a proibem transferindo esta responsabilidade aos órgãos gestores que normalmente não o fazem. Para as novas linhas além do caso do Metrô de São Paulo citado acima, temos algumas experiências atuais muito interessantes como a T9 da Carris de Porto Alegre.

O caminho do marketing ...”se hace caminando...” como disse Cervantes. O primeiro passo foi o da criação da comissão de Marketing na ANTP. Mas a caminhada é longa.

Operar também é preciso

Nelson Maluf El-Hage
Engenheiro, foi presidente da CET



As manifestações de rua que ocorreram em junho, com maior ou menor grau de intensidade, em várias capitais do País, vêm sendo objeto de análise e interpretação dos mais variados segmentos da sociedade; políticos, jornalistas, sociólogos, comunicadores, estudantes, psicólogos, ONGS, redes sociais, têm tentado compreendê-las, através de suas respectivas visões setoriais.

Tudo começou com o reajuste da tarifa de ônibus.

O clamor envolvendo as condições da mobilidade urbana escancarou a necessidade de melhorar as condições de deslocamento das pessoas nos sistemas viários e de transporte público nas nossas cidades, trazendo para as ruas aquilo que já vinha sendo abordado, há algum tempo, nos seminários e congressos de trânsito e transporte. Mudou somente o palco, os atores e a plateia. O enredo é o mesmo, só que com novos figurantes, cenários e a música um pouco mais atualizada. Faz parte da nossa cultura concentrar investimentos prioritariamente no hardware, fazendo projetos e implantando obras que algumas vezes resolvem, e outras apenas atenuam o problema, a custos altíssimos e com um longo tempo para o início pleno de operação e de sua efetiva disponibilização para uso da população.

A questão do software, talvez por ser quase sempre de menor visibilidade, é postergada, fazendo com que recursos, muitas vezes infinitamente menores e de rápida liberação, deixem de ser investidos nas melhorias tecnológicas da operação e do gerenciamento dos sistemas já existentes. É bom frisar que não se trata de postergar a implantação da tão necessária infraestrutura de transporte, dos quais quase todas nossas capitais são carentes, mas sim dedicar a merecida atenção na destinação de verbas para rápidas melhorias nos sistemas de trânsito e transporte já disponíveis. É preciso introduzir ou, sendo menos radical, praticar a cultura do "Operar" simultaneamente à de projetar e construir. Um dos principais motivos para o sucesso da CET de São Paulo, na sua fundação e início de atividades, foi a percepção do seu

fundador e primeiro presidente, Roberto Scaringella, que, visualizando a importância da operação no encaminhamento de soluções para o trânsito, criou a Engenharia de Campo.

O fundamento era justamente por os engenheiros para ação diária na rua, interagindo e resolvendo, online, os problemas que surgiam. Assim, além das tradicionais áreas de planejamento e projeto, ele implementou e prestigiou essa atividade, criando um quadro técnico expressivo e respeitado dentro da Companhia, vindo a se constituir num dos principais fatores de consolidação da empresa. A introdução de uma mentalidade mais flexível, criativa e dinâmica de Operação, com a utilização de novas tecnologias de gerenciamento do trânsito e transporte, pode propiciar ações que se adaptem, em tempo real, às necessidades específicas de cada dia. É evidente que mais linhas de transporte de massa, BRT, VLT, vão trazer melhorias, mas quanto tempo teremos que esperar para usufruir de seus benefícios? E até lá, como ficamos?

Há que inovar, criando e usando ferramentas que permitam o gerenciamento diário das frequentes variações de demanda, tanto no sistema viário como nos sistemas de transporte público. Este é o desafio, não se acomodar com a rotina, beneficiando-se da evolução da tecnologia e aproveitando as facilidades da informação e comunicação móvel que se aperfeiçoam constantemente. Vamos elaborar projetos e construir, sim, mais e novos sistemas de transporte, mas temos que aprender a valorizar e também investir na Operação dos sistemas já disponíveis, intervindo de forma imediata e inteligente, adaptando-se às oscilações de fluxo de passageiros e veículos.

Os governos estadual e municipal de São Paulo têm programado, até 2017, cerca de 57 bilhões para investimentos no setor. Quanto está ou será destinado, especificamente, à Operação?

A construção da mobilidade excludente

Eduardo Alcântara de Vasconcellos lançou no 19º Congresso da ANTP (outubro, 2013) seu livro “Políticas de transporte no Brasil: a construção da mobilidade excludente”, em que analisa e resume a história das políticas de transporte no Brasil, buscando tanto suas virtudes quanto suas limitações.

Eduardo é engenheiro civil e sociólogo. Fez mestrado e doutorado em Ciência Política na Universidade de São Paulo e pós-doutorado em Planejamento de Transporte nos Países em Desenvolvimento na Cornell University (EUA). É assessor técnico da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP) e do Banco de Desarrollo de América Latina (CAF), além de diretor do Instituto Movimento, de São Paulo, dedicado a estudos de mobilidade.

A partir da descrição quantitativa dos processos, o livro faz uma profunda análise social e política, identificando os agentes que mais interferiram nos processos, seus interesses e suas estratégias. Além disso, demonstra quais agentes foram beneficiados e quais foram prejudicados, e em que grau.

O autor ainda indaga sobre as possibilidades de mudança do sistema de mobilidade que resultou desses processos. Fizemos uma entrevista com o autor quando do lançamento do livro. Veja algumas das respostas:

ANTP – Você pode descrever sucintamente como se desenvolveu o transporte coletivo no Brasil?

Eduardo – O Brasil adotou desde a década de 1950 um modelo regulamentado de prestação de serviços de transporte público por ônibus, que sempre foi o principal meio utilizado no país. É através desse mecanismo que o Estado define as condições desejadas – tipo de veículo, rotas, frequência, tarifa – e o setor privado realiza a ope-

Eduardo Alcântara de Vasconcellos

Sociólogo e engenheiro com pós-doutorado pela Universidade de Cornell (EUA), consultor da ANTP.



ração (com algumas exceções). O controle cabe ao setor público. Com a crescente urbanização após a II guerra mundial, e somando a isso a implantação da indústria automobilística a partir de 1956, o sistema de transporte no país tornou-se cada vez mais motorizado. Essa motorização deu-se tanto com o uso dos ônibus, como com o uso dos automóveis (e, mais recentemente, de motocicletas). A demanda por transporte público aumentou muito, situando-se entre as maiores do mundo. Para se ter ideia, em 2011 alcançava cerca de 62 bilhões de deslocamentos por ano apenas nas cidades com mais de 60 mil habitantes, segundo dados da ANTP, incluindo o transporte sobre trilhos. Desta demanda 18,9 bilhões de viagens foram feitas em automóveis e motocicletas, e 17,7 bilhões de viagens foram atendidas por uma frota de 98 mil ônibus e alguns sistemas de trilhos, mostrando as enormes dimensões do sistema. A partir das décadas de 1960 a 1970, quando o país conheceu um crescimento urbano mais intenso, aumentou a discussão sobre os problemas do transporte urbano, focada em dois eixos principais: o congestionamento crescente do trânsito e a precariedade dos serviços de transporte público.

ANTP – Ou seja, podemos dizer que o transporte público acompanhou o crescimento urbano, mas também o desenvolvimento da indústria automobilística no país. E acabou pagando um preço por isso...

Eduardo – Sim. Foi neste período, nos anos 1960 e 1970, que se intensificaram os planos e ações para melhorar o transporte público, quando tiveram início os primeiros projetos de integração de redes de ônibus e de construção de corredores de ônibus.

ANTP – Os corredores são desta época?

Eduardo – Sim, e a primeira experiência ocorreu em Curitiba, a partir de 1974, ten-

A construção da mobilidade excludente

do-se seguido ações em outras cidades, principalmente Porto Alegre e São Paulo. O sucesso do projeto de Curitiba acabou transformou-o em caso mundial, com citações em toda a literatura internacional. Isso sem contar que ele acabou inspirando projetos semelhantes em outros países.

ANTP – Mas parece que a aposta no transporte coletivo não foi prioridade...

Eduardo – Infelizmente não. O Estado fez investimentos de grande monta na expansão do sistema viário, o que acabou significando não só um apoio, mas um verdadeiro incentivo ao uso do automóvel.

ANTP – Do ponto de vista das cidades, quando você identifica que este sistema começou a falir?

Eduardo – Especialmente a partir da década de 1990, quando este modelo entrou em crise. Do lado do transporte público a qualidade piorou e o custo para os usuários aumentou muito acima da inflação.

ANTP – O que isso significou para o usuário do TC?

Eduardo – Acabou piorando a qualidade de vida principalmente dos mais pobres. Habitantes das periferias urbanas passaram a gastar enormes quantidades de tempo nos seus deslocamentos diários, em péssimas condições de conforto, devido à oferta insuficiente. Quem colaborou para esse cenário foi o do transporte individual, com o crescimento dos congestionamentos, que como consequência direta começou a afetar a velocidade da circulação dos ônibus, aumentando o custo da sua operação e as tarifas. E mais uma vez este fenômeno ocasionou prejuízos para o transporte público e seus usuários.

ANTP – Mas você citou a qualidade de vida das pessoas. Como?

Eduardo – A baixa qualidade dos veículos e dos combustíveis gerou uma grande contaminação do ar nas maiores cidades. Situações críticas foram verificadas na Região Metropolitana de São Paulo. Além disso, a insegurança no trânsito atingiu um ponto máximo de mortos e feridos, o que elevou o Brasil ao topo do ranking dentre os piores casos entre os países em desenvolvimento. Não é preciso muito para entender que o modelo de mobilidade implantado revelou-se altamente prejudicial à maioria da população

ANTP – Mas voltemos ao livro. Qual é o objetivo principal da obra?

Eduardo – É analisar e resumir a história deste processo, buscando tanto suas virtudes quanto suas limitações. O período de referência principal do estudo vai de 1960 a 2010, sendo que informações anteriores desde a década de 1930 são incorporadas para apoiar as análises. A análise é feita seguindo o roteiro de estudos de política pública e usando a metodologia da análise social e ambiental da mobilidade (Vasconcellos, 1996). Não se trata, portanto, de uma descrição meramente quantitativa dos processos analisados, embora os dados numéricos sejam essenciais. Trata-se de uma análise social e política, que requer a identificação dos agentes que mais interferiram nos processos e de seus interesses e suas estratégias.

ANTP – Neste modelo há os que perderam, mas há também os que ganharam. É possível alterar este jogo?

Eduardo – Sim, e o livro busca identificar quais agentes foram beneficiados e quais foram prejudicados, e em que grau. Mais que isso: trata-se de identificar os fatores que condicionaram e induziram as ações tomadas. Finalmente, trata-se de indagar

A construção da mobilidade excludente

quais são as possibilidades de mudança do sistema de mobilidade que resultou destes processos.

ANTP – A que conclusões você chegou após este estudo?

Eduardo – A primeira conclusão é que o processo de motorização privada, iniciado na década de 1930, alcançou seu objetivo setenta e cinco anos depois, no final da década de 2000. Ele foi implantado primeiramente por meio do automóvel e posteriormente por meio da motocicleta. O processo teve três momentos cruciais para garantir seu sucesso: a implantação da indústria automobilística em 1956, a criação do carro “1.0” em 1993 e a constituição da indústria nacional de motocicletas em 1994.

ANTP – E quanto ao transporte público?

Eduardo – O transporte público, embora regulamentado, nunca foi visto pelas elites econômicas como um serviço “público”, mas sim de “mercado”. O controle sobre a operação cotidiana sempre foi muito aquém do necessário, permitindo todos os tipos de deficiência na qualidade da oferta e da operação. Os principais sistemas sobre trilhos não receberam os recursos necessários para sua expansão e operação. Por outro lado, muitas vezes foi exigido dos proponentes de corredores de ônibus que fizessem aportes de recursos para a infra-estrutura necessária, enquanto o mesmo não era exigido das propostas de ampliação do sistema viário. O sistema viário dedicado ao automóvel cresceu de forma exponencial, enquanto o sistema dedicado aos ônibus permaneceu ínfimo. A criação de periferias distantes dos centros de empregos, com baixa densidade urbana, tornou o transporte coletivo gravoso e muitas vezes inviável.

ANTP – O transporte público sempre acabou relegado a um plano inferior?

Eduardo – Sim, o que concorreu de forma significativa para o tratamento dado ao transporte público como forma de deslocamento de segunda classe. Eu chamo isso de uma “pedagogia negativa”, aplicada para desvalorizá-lo frente à sociedade. A precariedade constante dos serviços criou uma imagem negativa do ônibus e de alguns sistemas sobre trilhos que depois se consolidou como cultura. A sociedade foi ensinada a desgostar do transporte público e passou a vê-lo como um “mal necessário” enquanto não é possível mudar para o automóvel ou a motocicleta. Paralelamente, os empresários de ônibus nunca desenvolveram uma visão estratégica do negócio, no sentido de buscar a sua permanência e ampliação. Apenas buscaram influenciar os políticos locais para a defesa do seu negócio e desenvolveram negócios paralelos que pareceram mais lucrativos. Apenas com a ameaça concreta de falência do sistema com a entrada nos “perueiros” na década de 1990 os empresários se movimentaram para evitar que isto acontecesse. Mas, no final, isto não impediu que o sistema entrasse em crise permanente. Com as duas tecnologias de transporte individual disponíveis, mais da metade da população passou a ter acesso ao transporte motorizado individual pela primeira vez na história do Brasil: 60% dos domicílios do país tinham em 2009 ou automóvel ou motocicleta (61% dos domicílios urbanos e 54% dos domicílios rurais, IBGE, 2009). Neste processo, a apropriação privada do sistema viário público que foi feita pelos usuários de automóveis foi depois estendida aos usuários de motocicletas, mantendo os demais participantes do trânsito – pedestres, ciclistas e usuários de transporte coletivo – espremidos em espaços desconfortáveis e inseguros, como cidadãos de segunda classe.

ANTP – Quais as consequências desse processo?

Eduardo – Para a vida de muitas pessoas foi dramática. Considerando os dados disponíveis pode-se estimar que no período 1960 a 2010 morreram no trânsito 1,5 milhões de pessoas, sendo que outras 4,5 milhões ficaram com seqüelas perma-

A construção da mobilidade excludente

centes. Estes dois processos permitiram completar o longo ciclo de motorização individual da sociedade brasileira, correspondente ao projeto das elites que comandaram o país desde o início do século XX. Mas a característica mais surpreendente deste processo é que ele, na fase final mais recente, passou a contar com o apoio amplo e irrestrito das forças historicamente de esquerda que haviam lutado pelo transporte público durante décadas: os dois governos federais do PT deram seu apoio incondicional ao projeto de privatização da mobilidade, agregando um adjetivo dramaticamente infeliz à introdução irresponsável da motocicleta como a “libertação dos pobres”.

ANTP – É o “mercado” vencendo a “política”?

Eduardo – Não sei se veria desta forma, mas o que sei é que este movimento eliminou a possibilidade de contestação do modelo de mobilidade implantado, transformando-o em consensual entre as elites econômicas e políticas. Hoje não há no Brasil nenhuma força política relevante – com acesso real ao poder de mudar e implantar leis e agendas - que defenda a mudança do modelo e isto reduziu dramaticamente as possibilidades de interferência efetiva na agenda pública.

ANTP – Mas e a sociedade? Você identifica algum tipo de participação na discussão desse processo?

Eduardo – A participação da sociedade na discussão dos problemas e encaminhamento de soluções foi extremamente limitada. Isto se deveu tanto ao longo período de governos militares, quanto à natureza dos conflitos que estão por trás da mobilidade. Como as pessoas vivem vários papéis no trânsito, que mudam no tempo e no espaço, não há como formar uma consciência que gere um movimento social em torno de um objetivo único. As pessoas que mais foram prejudicadas desempenham

principalmente os papéis de pedestre, ciclista e usuário do transporte público e tiveram seus interesses desprezados, ignorados ou tratados com soluções de baixa qualidade.

ANTP – Você parece não ver perspectiva de mudança...

Eduardo – As perspectivas para o futuro de transporte urbano equitativo no Brasil não são promissoras, e eu afirmo isso por vários motivos.

O primeiro deles é a constituição física do ambiente de trânsito formado no Brasil nas últimas seis décadas. A expansão descontrolada das cidades, com baixa densidade de ocupação, criou um espaço de longas distâncias, que depende do automóvel para ser usufruído na totalidade, torna o transporte público de qualidade caro e praticamente inviável e limita extremamente a caminhada.

O segundo fator relevante é o político: as elites políticas e econômicas do Brasil já optaram pelo modelo de desenvolvimento via motorização privada da sociedade (automóveis e motocicletas), agregando enormes interesses econômicos e políticos difíceis de contrapor.

O terceiro fator é ideológico: existe um “manto” ideológico que a tudo encobre, transformando o apoio ao automóvel como algo possuído de uma “naturalidade essencial”, de uma necessidade evidente por si, que dispensa discussão. Esse manto paira sobre as sociedades dos países em desenvolvimento. No caso do Brasil, ele representa uma onda gigante, que chegou e se impôs, repousando sobre a maior parte da sociedade. O Estado brasileiro é ao mesmo tempo sócio e refém da indústria automobilística.

A construção da mobilidade excludente

O quarto fator, mais recente, é a alta probabilidade de uma disponibilidade farta de petróleo a partir das descobertas das reservas do pré-sal. Se isto ocorrer as pressões para economizar energia serão muito menores e a garantia da sustentabilidade operacional do transporte individual estará assegurada (como complemento ou substituto do etanol). No tocante ao uso da energia elétrica no transporte, os sinais que podem ser observados permitem prever que salvo o surgimento de uma tecnologia de tração elétrica mais barata, a história do trólebus no Brasil está se aproximando do seu final.

A opção da elite brasileira pela motorização privada da sociedade está implantada e não tem retorno previsível no médio prazo. As ações que deram os toques finais ao projeto foram implantadas ou reforçadas pelas forças políticas que assumiram o poder federal a partir de 2003. Sendo estas forças as que historicamente haviam se posicionado contra este modelo, sua capitulação e seu apoio decisivo ao projeto das elites eliminaram quaisquer dúvidas a este respeito.

ANTP – E qual o futuro, se as coisas continuarem nessa toada?

Eduardo – A conclusão mais importante para o futuro é que não existe hoje no Brasil uma força ou uma coalizão de forças políticas com poder real sobre a agenda pública que deseje a mudança do modelo de mobilidade. O poder efetivo sobre as políticas está nas mãos de elites que se mostram satisfeitas com o modelo atual e pretendem aprofundá-lo. Isto coloca enormes barreiras para mudanças. Os grupos e redes sociais que vêm propondo uma revisão deste modelo desde a década de 1980 ainda não tiveram acesso ao poder real. Isto mostra que uma mudança nas condições atuais só poderá ocorrer se um grande movimento se organizar fora do sistema político tradicional e servir como fonte externa permanente de pressão.

ANTP – Podemos dizer então que o processo de motorização no Brasil é inexorável?

Eduardo – Sim. O processo de motorização privada da sociedade brasileira vai prosseguir, não tenho dúvidas quanto a isso. A tendência nas cidades médias e grandes do país é clara, no sentido do aumento da participação do transporte individual, à custa do transporte público.

ANTP – Será o fim do transporte público?

Eduardo – Não, mas ele tenderá a ser um sistema secundário, especializado no transporte de grupos sociais específicos, como as pessoas de renda muito baixa, os jovens que ainda não terão permissão de conduzir motocicleta ou automóvel, e os idosos. O transporte público regular deverá desaparecer nas cidades com menos de cem mil habitantes. Nas áreas centrais das grandes cidades pode ocorrer uma “elitização” do transporte público, com a construção de sistemas de corredores com tecnologia avançada, colocando em risco a oferta adequada nas áreas mais periféricas. A dúvida é apenas qual será a divisão dos deslocamentos cotidianos por modo de transporte, dentro dos próximos vinte anos. Ele poderá estar mais ou menos próximo do europeu – que tem uma participação do transporte público de 20% dos deslocamentos – ou se já estará mais próximo ao padrão norte-americano, de 3% de participação do transporte público.

ANTP – Mas se existem, quais seriam as possibilidades de mudança deste sistema de mobilidade?

Eduardo – Embora por tudo que disse até aqui o cenário previsível seja desestimulante, há algumas possibilidades de ação que podem reduzir a permanência das con-

A construção da mobilidade excludente

dições inadequadas e iníquas de mobilidade. Eu poderia resumidamente citar alguns exemplos apenas de ações estruturais, de alcance profundo e longo, uma vez que as propostas mais localizadas e “técnicas” podem ser encontradas em abundância na literatura que discute mobilidade e sustentabilidade.

Em primeiro lugar, a questão ambiental continuará gerando pressões para que os impactos ambientais e sociais do sistema de transporte sejam repensados e reduzidos. O movimento ambientalista internacional poderá aumentar a sua influência no Brasil e os próprios brasileiros que abraçam a causa poderão ter mais condições de influenciar a agenda e as políticas de transporte.

Em segundo lugar, está o reforço do poder da sociedade, por meio de organizações independentes do mundo político tradicional. Não se deve esperar do status quo nenhuma decisão que mude estruturalmente o sistema de mobilidade, pois ele é considerado adequado e conveniente pelas elites econômicas e políticas que têm acesso real ao poder. As propostas de mudança precisam sair de organizações civis assessoradas por especialistas, que produzam reflexões novas, revelem os mitos que estão por trás de várias formas de apoio injustificado ao transporte individual e promovam um intenso e permanente debate. Apenas com o exercício do constrangimento ético e da publicação de críticas fundamentadas às ações historicamente empreendidas é que será possível interferir na agenda tradicional. Neste caso, a formação de alianças internacionais é também muito importante.

ANTP – Você poderia citar alguns casos positivos nessa direção?

Eduardo – Eu vejo como uma das formas mais promissoras de contornar estas barreiras o reforço à atuação do Ministério Público (MP) na defesa da qualidade e da segurança na mobilidade. O MP tem dado vários exemplos de como sua atuação

pode interferir na agenda oficial. No campo do uso dos recursos públicos, o contingenciamento dos recursos federais do FUNSET para ações de segurança no trânsito resistiu a várias ações e pressões de entidades ligadas à área. Em 2012, o Ministério Público (MP, 2012) entrou com ação civil pública contra o governo federal para que liberasse os recursos contingenciados, entrando em uma discussão jurídica longa, uma vez que o governo federal entendia que o contingenciamento era direito seu para atender à sua política econômica e que o MP não poderia questioná-lo. No campo do direito à segurança na circulação, a possibilidade de responsabilização de autoridades por atos que contribuam com a insegurança no trânsito pode ser promovida pelo Ministério Público, mas depende muito da ação da sociedade e dos que se sentem prejudicados por projetos inadequados de mobilidade. Ainda são poucos os cidadãos ou entidades que desenvolvem ações concretas de cobrança dos órgãos públicos em relação à segurança no trânsito. Uma das irregularidades mais comuns é a abertura de vias novas ou refeitas sem a devida sinalização, sob o argumento de que “o trânsito precisa andar”. Em Março de 2010, após obras de grande porte, as marginais do Rio Tietê em São Paulo foram inauguradas sem toda a sinalização necessária. Este era um fato gravíssimo, dadas as condições muito perigosas da circulação diária de centenas de milhares de veículos de todos os portes, frequentemente em velocidade alta. Na época, questionado pelo fato, o próprio Governador de São Paulo disse sobre a reabertura das vias marginais era muito mais importante que uma “sinalização qualquer” que “ninguém mantém uma estrada fechada só porque alguém vai dizer que está inaugurando antes do tempo ... seria ridículo ... os críticos têm ‘espírito de porco’ “ (Folha de São Paulo 28/3/2010). O MP entrou com uma ação devido à inauguração da via sem a devida sinalização e obrigou o departamento de trânsito a anular mais de duas mil multas aplicadas, além de exigir do governo estadual a definição de um prazo para a implantação da sinalização. No período entre 2010 e 2013 o Ministério Público no Estado de São Paulo instaurou 60 ações civis públicas relacionadas ao tema da segurança de trânsito. Uma das

A construção da mobilidade excludente

expectativas positivas é, portanto, o reforço da atuação do Ministério Público e sua sinergia com a sociedade.

ANTP – Além do Ministério Público, quem mais seria hoje um importante aliado para mudar esse cenário?

Eduardo – A discussão sobre o tema da segurança no trânsito revela também que há um ator público relevante que está interessado em mudanças reais – o setor de saúde. Dentre as áreas de atuação do governo federal, a Saúde é a única que tem uma preocupação objetiva com o problema, pois os gastos do tratamento de feridos no trânsito e de doenças relacionadas à poluição veicular crescem exponencialmente, ameaçando a sobrevivência do sistema na sua forma atual. A tragédia do uso da motocicleta no Brasil a partir dos anos 90 deu um impulso adicional ao esforço de mudança.

ANTP – Para encerrar, o que mais você citaria como obstáculos para “virar o jogo” da mobilidade no país?

Eduardo – É necessário lembrar que existem fatores estruturais que impactam a mobilidade e que estão fora do alcance das políticas de mobilidade. Os principais fatores são a enorme disparidade no nível de educação das pessoas, o desconhecimento da natureza dos processos econômicos e políticos que condicionam nossas vidas e a diferença no poder de exercer influência sobre as decisões do governo. Nossa democracia é nova, o conceito de cidadania é desconhecido pela maioria da população e a possibilidade de influenciar a agenda pública está nas mãos das elites e de partes da classe média. Apenas um processo intenso de elevação do nível educacional das pessoas e de aprofundamento da democracia fará com que todos possam ser cidadãos do mesmo nível e, ao desempenhar papéis distintos no trânsito,

serem entendidos pelos demais como iguais. Enquanto estas disparidades não se reduzirem, permitindo um processo de discussão e decisão mais equitativo, as políticas de mobilidade continuarão produzindo desigualdades e gerando iniquidades.



ISBN: 9788520437483

Editora Manole

Autor: Eduardo Alcântara de Vasconcellos

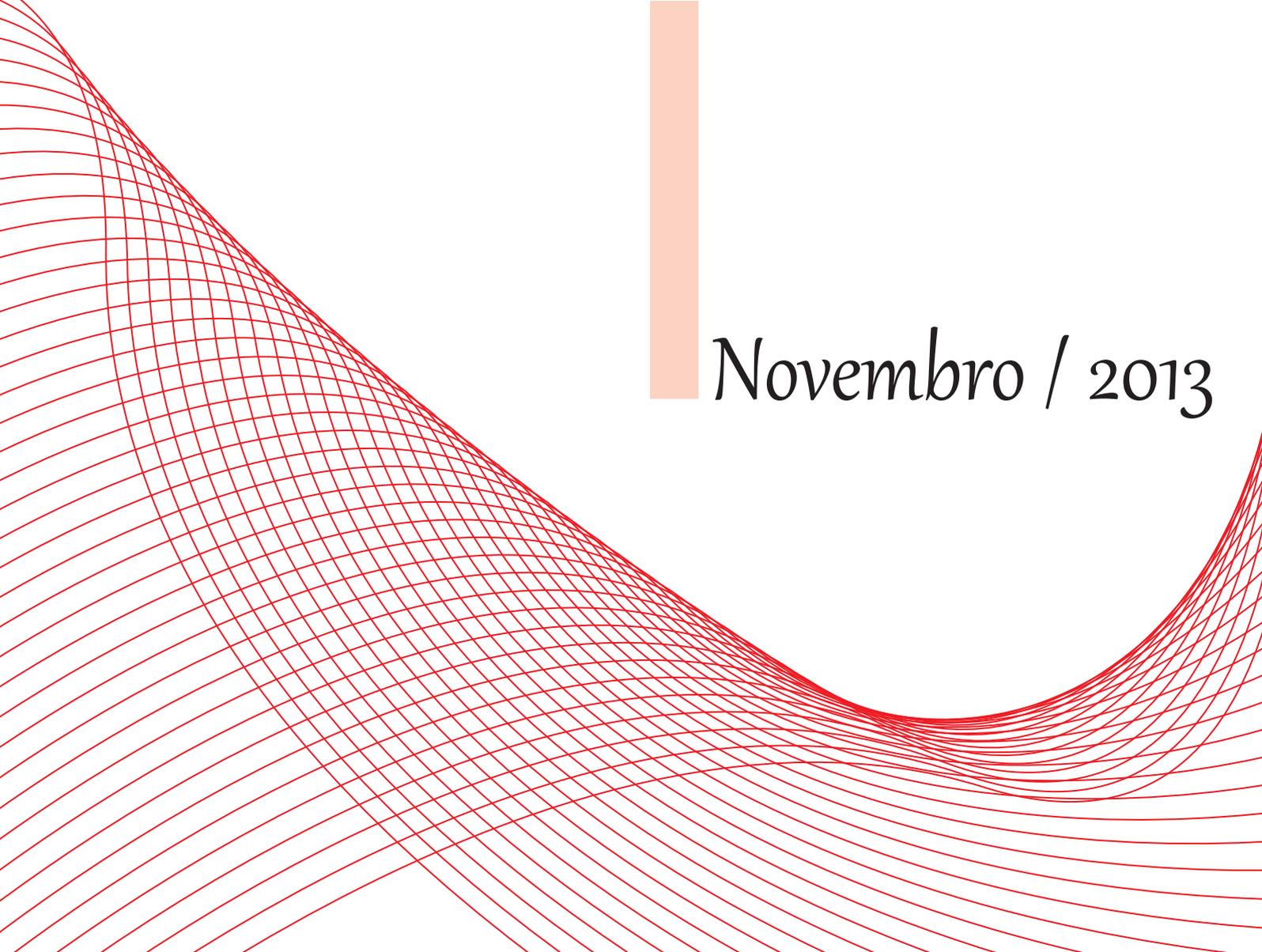
Número de páginas: 306

Formato: 15,5 x 22,5 cm

Ano: 2014

Acabamento: Brochura

Peso: 515 g

A decorative background consisting of a grid of thin red lines that curve and flow across the page, creating a sense of movement and depth. The grid is denser in some areas and more sparse in others, following a wave-like pattern.

Novembro / 2013

“O espaço urbano ainda não é entendido como produto do trabalho humano, que extrapola a mera soma de casas, ruas, redes de água, comércios. Na falta de uma visão da cidade como organismo e meio ambiente próprio, fica difícil falar em ‘desenvolvimento sustentável’ ou ‘cidade sustentável’. Para cada ator presente a sustentabilidade começa e termina nas fronteiras de suas atividades e interesses.”

Valeska Peres Pinto

De onde virá o recurso para reorganizar o transporte público?

Dentre os vários movimentos reivindicatórios populares, sobressaiu a crítica à qualidade do transporte público e ao aumento das tarifas, tido como exorbitante face à má qualidade dos serviços. A resposta dos vários níveis de governo foi imediata: cancelaram-se os aumentos tarifários em praticamente todo o País. Ao lado disso algumas providências tendentes à melhoria dos transportes foram anunciadas.

Ato contínuo, as reivindicações cresceram: em alguns lugares já houve promessa de congelamento tarifário também para o ano que vem e rápida e energicamente prosperou a solicitação de isenção tarifária para os estudantes.

E agora? Para onde nos levam as medidas adotadas?

Uma consequência foi imediata: a oneração dos cofres públicos em bilhões de reais, comprometendo até as promessas de melhor qualidade do transporte. Por outro lado, é quase sempre certo que, se pesquisas de opinião fossem realizadas, seria frequente a afirmação de que, “se o transporte fosse melhor, a tarifa poderia até ser maior”, como é sistemática a consideração no sentido de que “se o transporte público fosse melhor, eu deixaria o carro em casa”.

Permeia toda essa discussão um certo consenso de que o transporte coletivo é deficitário e, por isso, faltam recursos para manter baixa a tarifa e, principalmente, para investir em melhoramentos. Só que isso não é verdade. No passado, as tarifas eram calculadas em função dos custos diretos do serviço, entendidos como a soma dos gastos com a operação e manutenção, das depreciações e da remuneração do capital. Mas, na medida em que

Adriano Murgel Branco
ex-Secretário dos Transportes e da
Habitação do Estado de São Paulo, eleito
Engenheiro do Ano de 2008, Membro da
Academia Nacional de Engenharia.



a cidade cresceu, expandiu-se a rede de transportes, diminui a velocidade de circulação devido ao progressivo congestionamento e reduziu-se a quantidade de passageiros transportados por quilômetro percorrido (IPK). E o custo subiu; com eles, a tarifa.

Em consequência, o poder público viu-se compelido a “subsidiar” serviços, como na capital paulista, onde essa conta supera o bilhão de reais todos os anos, somente para o transporte por ônibus. Mas também se subsidia o Metrô e a CPTM e também crescem as despesas com a circulação de automóveis. E o transporte piora inexoravelmente, seja devido aos congestionamentos, seja por conta da crescente superlotação dos transportes sobre trilhos.

A consequência de tal situação é o custo indireto suportado pela população, de natureza econômica e socioambiental, próximo de 50 bilhões de reais por ano, segundo afirmam os especialistas. Valor equivalente a todo o orçamento municipal.

O problema não é, então, de insuficiência tarifária, que obriga a “subsidiar” os transportes. Não! O problema é que a tarifa só cobre – e mal – os custos diretos. Os indiretos, a população arca com eles todos os dias, em proporção muito maior do que a tarifa. Utilize ou não o transporte.

Para exemplificar, vejamos as contas do metrô paulista. Em 2012, foi apurado um prejuízo de R\$ 34.788.000,00, excluídas as gratuidades de R\$ 274.519.000,00, cobertas pelo Tesouro do Estado. Apurados, entretanto, os chamados “benefícios sociais” no exercício, eles somaram R\$ 7.209.000.000,00, ou seja, 200 vezes o prejuízo anual.

De onde virá o recurso para reorganizar o transporte público?

Na lista dos referidos benefícios sociais, encontramos:

- Redução do consumo de combustíveis;
- Redução de emissão de poluentes;
- Redução do custo operacional dos ônibus;
- Redução do custo operacional dos automóveis;
- Redução do custo de manutenção e operação das vias;
- Redução do tempo de viagens;
- Redução do custo com acidentes;

Deixaram de figurar nesta lista, entretanto, benefícios de monta, como, por exemplo, a redução do estresse urbano a que se submete toda a população que vive as agruras do transporte e do trânsito, redução essa cujo valor pode ser igual ou maior do que aquele consequente da redução do tempo de viagens, avaliado em R\$ 3.614 milhões anuais, ou seja, metade dos benefícios apurados.

Mas também deixaram de figurar nos cálculos do metrô benefícios econômicos resultantes dos efeitos multiplicadores da economia (diretos, indiretos e induzidos), efeitos de escala, efeito multiplicador dos tributos, valorização imobiliária, assim como outros benefícios ambientais, tais como a contenção do aquecimento global e influência no ordenamento urbano.

Em síntese, a economia resultante da substituição do transporte caótico da superfície, por sistemas organizados como Metrô, CPTM e corredores exclusivos de ônibus elétricos, é inúmeras vezes maior do que a arrecadação de tarifas que, em 2012 no Metrô, representou 23% dos benefícios econômicos e socioambientais, apurados modestamente no Balanço Social publicado.

Mas de onde virá o recurso para reorganizar o transporte? É a indagação “paralisante” que ouço desde 1958, quando o Relatório Anápio Gomes indicou serem as perdas sociais decorrentes do mau transporte equivalentes a 1,5 vezes o orçamento municipal! A resposta é simples: os recursos virão dos efeitos multiplicadores da economia, provenientes dos investimentos e do emprego, assim como da redução de custos que hoje pesam indevidamente sobre a sociedade que usa o transporte ou que simplesmente respira os poluentes, sofre atropelamentos, vive, enfim, as consequências do estresse urbano.

London congestion charge

Artigo originalmente publicado no site da Perkons, em 25/10/2013

A capital inglesa tem mais de oito milhões de habitantes e, como a maioria das grandes cidades do mundo, possuía sérios problemas de mobilidade urbana no centro da cidade, gerando as conhecidas adversidades decorrentes, como reflexo na qualidade de vida de seus habitantes, problemas de saúde de origem sócio psíquica, impacto ambiental e perdas econômicas. Estima-se que os gastos anuais com os congestionamentos urbanos eram de R\$ 15 bilhões no início desta década, que afetam principalmente as pequenas empresas e as classes baixa e média.

Como solução, no início de 2003, os londrinos instituíram a taxa de congestionamento (London Congestion Charge), que se trata de uma taxa diária a ser paga pelo proprietário de veículo automotor que deseja entrar na zona central entre às sete horas da manhã e às seis horas da tarde nos dias de semana. A taxa é paga apenas uma vez ao dia, não importando quantas vezes se necessite entrar ou sair dentro do horário legalmente estabelecido.

O valor da taxa é considerável, em regra são nove libras (aproximadamente R\$ 32), mas os veículos cadastrados no auto pay têm desconto de uma libra. Residentes, veículos com placa azul da comunidade europeia, determinadas autoridades creditadas, veículos com baixo índice de emissão de poluentes, têm descontos ou até ficam isentos do pagamento da taxa. O sistema implementado permite que os usuários paguem a CC pela internet, em totens instalados na cidade, por telefone ou ainda via SMS. Mas o objetivo do projeto está claramente definido, desestimular veículos particulares transitarem desnecessariamente na área crítica da cidade, que são 21 quilômetros quadrados, que abrigam importantes prédios públicos, prédios comerciais e escritórios. Em especial porque estudos comprovam que mais de 80% dos espaços ocupados nas vias dos centros urbanos sem restrições de acesso são de carros particulares com apenas uma ou duas pessoas.

Para o sucesso do projeto em Londres, foram investidos mais de 200 milhões de libras (mais de R\$ 700 milhões) em sinalização, obras de infraestrutura, 197 câmeras

de monitoramento do trânsito e software de reconhecimento de placas (OCR – Optical Character Recognition) e centrais para cruzar com as informações de pagamento da taxa. A fiscalização rígida e eficiente colabora para os resultados desejados. O veículo que não adimpla com a obrigação está sujeito a uma multa de 80 libras (quase R\$ 290).

O modelo empregado retirou 75.000 veículos/dia da zona central da cidade, permitindo um desafogamento considerável e aumento da velocidade média em aproximadamente 20% nos horários de alto fluxo, que foi imediatamente reconhecido pelos moradores locais, atendendo as reivindicações sobre o tema e as medidas adotadas foram fundamentais. Atualmente mais de 98 mil pessoas/dia pagam a taxa e são aplicadas cerca de três mil multas/dia aos infratores, gerando um lucro líquido de 700 milhões de libras ao ano aos cofres públicos. O dinheiro arrecadado com a cobrança da taxa de congestionamento está bem definida, como o pagamento dos custos de implantação do sistema e sua manutenção, e a melhora no sistema de transporte público inglês, que é considerado um dos melhores do mundo.

A rede de metrô londrina tem imponentes 408 km de extensão e contam com 4.070 veículos – contra 65 km do metrô paulista, que possuem 900 veículos – essas linhas são interligadas com linhas de trem e ônibus, e com estacionamentos. Também se investiu fortemente nos ônibus, que passaram a receber mais de 29.000 passageiros desde que o Congestion Charge foi implantado, e aprimorou a qualidade das vias para os deslocamentos a pé ou por bicicletas, que foram alternativas bem aceitas pelos londrinos.

A experiência de Londres foi bem sucedida, alcançando os resultados esperados pelas autoridades e pelos seus habitantes, por isso tem sido replicada em outros locais como na Noruega, nas cidades de Bergen e Oslo, e estudada como solução para o trânsito de várias outras cidades em todo o mundo.

Vanderlei Santos

Advogado, especialista em direito administrativo de trânsito e gerente comercial da Perkons.



Movimentos Populares

Equilíbrio Econômico do Transporte

Em artigo que publiquei recentemente neste espaço - [De onde virá o recurso para reorganizar o transporte público?](#) -, focalizei com certa insistência a questão das perdas sociais devidas à má qualidade do transporte urbano, que induz ao congestionamento do trânsito, responsável por expressivo estresse urbano que atinge a todos indistintamente.

É do senso comum que o “trânsito infernal” de São Paulo, consequência de um transporte ineficiente e, por vezes, caótico, leva toda a comunidade a um estado de exasperação incontrolável. A consequência é a perda de produtividade no trabalho cotidiano, vivenciada pelos que usam e pelos que não usam o transporte.

Não obstante, esse efeito não é levado em conta quando se calcula o custo dos transportes na cidade, assim como, por muito tempo, não se atribuiu um custo social à poluição produzida pelos veículos. Assim, entendia-se como custo do transporte a somatória das despesas operacionais, administrativas e financeiras, bem como as depreciações e a remuneração do investimento. Dessa forma, jamais se admitiria que o transporte por trólebus fosse mais econômico do que aquele efetuado pelos ônibus, como hoje já se reconhece.

Estudos mais recentes, porém, admitem que a melhoria do transporte público gera benefícios perfeitamente mensuráveis e monetizáveis, correspondentes às externalidades positivas que eles abrigam. Assim, constituem benefícios provenientes do bom transporte a redução do consumo de combustíveis e, com ele, da produção de poluentes, o menor custo operacional do transporte de superfície, a economia de tempo gasto, o menor índice de acidentes, a redução do custo operacional e de conservação das vias e,

Adriano Murgel Branco

ex-Secretário dos Transportes e da Habitação do Estado de São Paulo, eleito Engenheiro do Ano de 2008, Membro da Academia Nacional de Engenharia.



fatalmente, o aumento da produtividade proveniente da redução do estresse urbano. E a soma dos custos desses fatores é muito maior do que aqueles que se adotavam como totais e que serviam para determinar as tarifas.

Até recentemente o esforço das administrações municipais se deu no sentido de equilibrar as tarifas com os custos diretos dos transportes, à custa de menores investimentos, de perda de qualidade, enfim. Os investimentos em favor da qualidade tem sido vistos, habitualmente, como “déficits” do sistema, como prejuízo imposto aos usuários ou ao orçamento da Cidade.

Agora, com a tendência de reduzir tarifas, “os prejuízos” do transporte serão ainda maiores, levando o poder público a investir menos na qualidade. As primeiras vítimas serão os prometidos corredores de ônibus elétricos, condenados a simplificações indesejáveis.

A esperança de melhores transportes públicos está na dotação de verbas orçamentárias, que se viabilizarão com os retornos econômicos (efeitos multiplicadores da economia), com os benefícios socioambientais consequentes de tais melhoramentos e com as valorizações imobiliárias decorrentes das obras públicas.

Vamos por partes:

As valorizações imobiliárias compõem o princípio da “Contribuição de Melhoria”, que está configurado desde 1934 na Constituição Federal e que tem sido objeto de muita análise por juristas de escol, destacando-se o sempre lembrado professor Geraldo Ataliba. Valendo-se de aplicações desse princípio, o Metrô de Tóquio tem entre suas receitas 70% delas provenientes de contribuição de melhoria. A tarifa responde apenas por 30%.

Movimentos Populares - Equilíbrio Econômico do Transporte

Apoiada em conceitos semelhantes, a legislação do município de São Paulo enriqueceu-se com a lei nº 14.918, de 07/Maio/2009, relativa à Concessão Urbanística, que estimula a iniciativa privada a investir nos programas de infraestrutura da cidade.

A implantação dos corredores implica em dispêndios com infraestrutura e veículos, que geram efeitos multiplicadores na economia. Assim, no momento em que se realizam tais dispêndios, recolhem-se tributos, geram-se empregos, etc., propiciando ingressos no orçamento público que contribuem para os investimentos.

A solução de problemas socioambientais, por seu turno, produz economias de várias naturezas, como foi enumerado, reduzindo custos com a saúde, aumentando a produtividade, diminuindo os tempos de deslocamento, etc. etc., propiciando, assim, recursos para os investimentos e até para o custeio.

Em síntese, quando o estado destina recursos para a melhoria do transporte, ele não está cobrindo prejuízos, mas sim produzindo recursos para o investimento e a operação. Esse deve ser o sentido da chamada “parceria público-privada”, ou do subsídio ou subvenção à iniciativa privada, que até aqui foram entendidas como ressarcimentos de prejuízos.

Serviços públicos tem sido exercidos, há quase dois séculos, por delegação à iniciativa privada, como ocorreu com as ferrovias. Em 1934, o Código de Águas normatizou essa modalidade de execução dos serviços públicos através do Código de Águas, conceituando e delimitando com precisão as “concessões”. Após isso, a legislação sobre “parcerias público privadas” ampliou as possibilidades do exercício de serviços públicos por entes par-

ticulares, sob controle do estado. É perfeitamente possível, hoje, implantar corredores de ônibus, de preferência elétricos, a cargo de empresas privadas que se encarregarão desde a implantação das obras viárias e estações de embarque, até a operação do sistema, sob as diretrizes legais da parceria público-privada e/ou do conceito das concessões urbanísticas. Em qualquer dos casos, inclusive no das simples concessões, os custos de capital, administração, depreciações e operação deverão ser cobertos pela tarifa e complementados com recursos dos retornos econômicos (efeito multiplicador da economia) e socioambientais.

Por último, não se deve esquecer que as externalidades negativas, advindas da má situação dos transportes, e o conseqüente congestionamento do trânsito têm custado ao município de São Paulo algo como 50 bilhões de reais por ano. O equivalente a 30 vezes a receita operacional do Metrô no ano 2012.

Ciclistas: os mais novos vulneráveis do trânsito

Artigo originalmente publicado na Revista ABRAMET, V. 30, nº 1, 2013

1 - Preliminares:

Acidentes de trânsito são, de longa data, importante problema de saúde pública no Brasil, engrossando, dessa maneira, a chamada epidemia da violência, entre nós. São crianças, adolescentes, adultos e idosos que diariamente perdem a vida ou ficam lesionados no trânsito das grandes metrópoles, nas rodovias, nas pequenas cidades do interior do país. Na realidade, o problema não é específico do Brasil, mas os dados oficiais estão mostrando não só que nossas taxas são bastante elevadas, mas que se apresentam resistentes a algumas medidas vigentes e das quais insistem em não declinar. As causas dos acidentes de trânsito são, por demais, conhecidas e as soluções apontadas e já testadas em outros países, evidenciam ser, talvez, a falta de uma política pública efetiva, a responsável por essa situação. Dentre os diferentes tipos de acidentes de trânsito, aqueles envolvendo pedestres sempre foram os que mais chamaram a atenção; primeiro, em razão de sua frequência elevada e, ademais, pela fragilidade do elemento humano envolvido e consequente gravidade de suas lesões.

O número anterior da Revista da Abramet alertou para o fato de que, a partir de 2009, os motociclistas, que já ocupavam lugar de destaque entre as vítimas, passaram a se sobressair como o grupo de maior frequência entre aquelas fatais. Essa superioridade numérica de pedestres e motociclistas fez com que os ciclistas fossem sempre esquecidos e negligenciados enquanto objeto de prevenção. Esse tipo de veículo, que até há algum tempo era usado somente para o lazer, começa também a mostrar sua importância para outros tipos de atividade, inclusive em atendimentos de emergência (como apresentado na seção “Navegar é Preciso”, Revista ABRAMET, página 38). A própria Classificação Brasileira de Ocupações - CBO - já registra em um de seus códigos a categoria motociclistas e ciclistas de entregas rápidas.

Dra Maria Helena de Mello

Graduada em Direito pela Universidade Presbiteriana Mackenzie, mestrado em Saúde Pública pela USP e doutorado em Saúde Pública pela USP. Atualmente é professora associado da USP



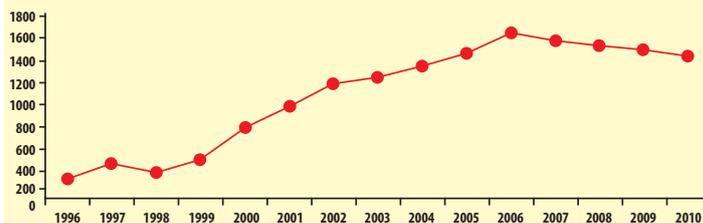
O problema do congestionamento do trânsito, da possibilidade da escassez de combustível, - ou seu preço elevado - bem como o baixo custo do veículo representaram um incentivo para que a bicicleta começasse a ser utilizada também para o trabalho. Acresce que é já conhecido o fato de que grande parte da poluição urbana deriva-se de fontes automotivas¹, o que representou um estímulo ainda maior para seu uso. Isto posto, a tríade “cresce o uso, a frota aumenta, os acidentes disparam” começou a mostrar seus efeitos.

2 - O problema dos acidentes com bicicletas

2.1 - Impacto na mortalidade:

O número de vítimas fatais de acidentes de trânsito no Brasil tem se mostrado elevado. Nos últimos quinze anos, passou de 35.281, em 1996, para 42.844 em 2010, retratando um aumento de 21,4% no período. Vítimas ciclistas que, por sua vez, em 1996 representavam 0,9% desse total (326 óbitos), elevaram-se para 1.513 (3,5%) em 2010 (figura 1), correspondendo a 364% de aumento no período.

Figura 1 - Número de óbitos de ciclistas em acidentes de trânsito, Brasil, 1996 a 2010



Fonte: SI/MS, 2013

Ciclistas: os mais novos vulneráveis do trânsito

Os dados de 2010 mostram um absoluto predomínio de mortes no sexo masculino - 1.366 (90,3%) - contra 147 óbitos entre as mulheres (9,7%). Quanto à distribuição etária, verifica-se um comportamento específico em cada sexo, visto que, nos homens, evidencia-se uma concentração de 60% nos mais velhos (40 anos ou mais), enquanto nas mulheres, 68% estão abaixo desse limite (tabela 1).

Tabela 1 - Óbitos de ciclistas em acidentes de trânsito segundo sexo e idade, Brasil, 2010 (Nº e %)

Idade	Masculino		Feminino		Total	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%
≤10	20	1,5	8	5,4	28	1,9
10 a 19	134	9,8	24	16,3	158	10,4
20 a 29	171	12,5	35	23,8	206	13,6
30 a 39	215	15,7	33	22,5	248	16,4
40 a 49	246	18,0	17	11,6	263	17,4
50 a 59	257	18,8	10	6,8	267	17,6
60 ou mais	317	23,2	20	13,6	337	22,3
Ignorada	6	0,5	--	--	6	0,4
TOTAL	1.366	100,0	147	100,0	1.513	100

Fonte: SIM/MS, 2013

Tabela 2 - Internações hospitalares de ciclistas por lesões decorrentes de acidentes de trânsito segundo sexo e idade, Brasil, 2010 (Nº e %)

Idade	Masculino		Feminino		Total	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%
≤10	888	11,7	380	21,8	1.268	13,6
10 a 19	2.073	27,4	431	24,7	2.504	26,9
20 a 29	1.381	18,2	284	16,3	1.665	17,9
30 a 39	1.154	15,2	230	13,2	1.384	14,8
40 a 49	969	12,8	181	10,4	1.150	12,3
50 a 59	624	8,2	133	7,6	757	8,1
60 ou mais	493	6,5	104	6,0	597	6,4
TOTAL	7.582	100	1.743	100,0	9.325	100,0

Fonte: SIM/MS, 2013

2.2 - Reflexo nas internações hospitalares:

Os dados oficiais revelam que, dentre as internações por lesões decorrentes de acidentes de trânsito, em 2010, 9.325 foram de vítimas cuja condição, no momento do acidente, era a de ciclista. Também nas hospitalizações, houve predomínio do sexo masculino (81,3%) em relação ao feminino (18,7%).

Quanto às idades, entretanto, contrariamente ao que ocorreu com a mortalidade, as maiores proporções estão nas faixas etárias mais baixas, em ambos os sexos (Tabela 2), em que quase 60% dos homens estão abaixo dos 30 anos, atingindo 62,8% entre as mulheres.

Esses dados, ainda que grosseiramente, dão uma ideia do comportamento na letalidade dessas lesões: 18,0% para os homens e 8,4% para as mulheres, variando, entretanto, esses valores em cada faixa etária considerada.

2.3 - Atendimentos de emergência:

Buscando preencher uma lacuna, quanto ao conhecimento de um perfil mais amplo dos acidentes de trânsito, a partir da última década do século passado, alguns trabalhos acadêmicos foram feitos visando analisar as características da morbidade decorrente de acidentes de trânsito em serviços de emergência, com ênfase na análise das categorias de usuários do sistema viário. A partir de 2006, o Ministério da Saúde criou o Projeto Viva (Vigilância de Violências e Acidentes), cujos dados de 2007 mostram os acidentes de trânsito como a segunda mais importante causa de atendimento de emergência em serviços sentinelas de cidades selecionadas no Brasil². Dentre esses acidentes, segundo o meio de transporte das vítimas, as bicicletas representaram 20,4% em 2006 e 21,7% no ano seguinte, proporções que se mostraram bastante expressivas.

Ciclistas: os mais novos vulneráveis do trânsito

Os dados não permitem maiores ilações sobre o tema, mas, provavelmente, esses acidentes são decorrência da perda de controle das bicicletas - com consequente queda - nos casos menos graves e colisões com outros tipos de veículo - automóvel, ônibus ou caminhão -, ocasionando lesões mais sérias, que vieram a requerer internação, com possível óbito como tipo de saída.

3. O caminho a seguir:

O conjunto desses achados está sinalizando uma situação que se avizinha como grave se nenhuma providência for tomada de imediato.

Bicicletas são veículos híbridos, às vezes transitando pelo leito carroçável, às vezes como “pedestres” disputando com estes o espaço das calçadas.

Ciclistas não necessitam de qualquer tipo de habilitação oficial para dirigir, não obedecem à legislação de trânsito e, portanto, violam suas regras.

Percorrem ruas, vias e estradas, partilhando espaço com veículos pesados, e, muitas vezes, sequer sendo vistos por estes. Casos emblemáticos e atuais, de colisões com ônibus em avenida de grande movimento ou com automóvel, em estrada de alta velocidade, ambos ocasionando a morte de seus condutores, comprovam essas afirmações.

O uso de equipamentos para o veículo – como buzina ou farol – não é feito; os equipamentos de segurança para o ciclista, como capacete, são na maioria das vezes negligenciados. Esse aspecto é importante, visto que investigação levada a efeito em Unidades de Emergência do Estado de São Paulo em 2005 demonstra que 37,5% das lesões apresentadas por ciclistas

localizam-se na cabeça. O incremento da frota e o estímulo que vem sendo dado ao uso da bicicleta vão, certamente, gerar mais acidentes.

Um alerta, portanto, às autoridades competentes no sentido de que a prevenção, com medidas que vão desde faixas exclusivas até a obrigatoriedade – com fiscalização rigorosa quanto ao uso de equipamentos - e, principalmente, educação são o caminho adequado para a reversão dessa situação.

Investidores Estrangeiros apostam no Desenvolvimento dos Transportes Individuais no Brasil

Ivan Metran Whately
Consultor em Planejamento de Transporte; Diretor do Depto. de Mobilidade e Logística do Instituto de Engenharia.



Há muitos anos, os “transporteiros” brasileiros almejam a migração de usuários do transporte individual para o coletivo. Acreditam que a redistribuição modal poderá reduzir os insuportáveis congestionamentos e os seus efeitos maléficos sobre a produtividade das pessoas, sobre o meio ambiente e a saúde pública. Na contra mão desta ambicionada tendência, constatamos em notícias da imprensa que investidores estrangeiros aplicam seus preciosos dólares em negócios que contribuem para o crescimento da frota de automóveis em nossas ruas.

Recentemente, o [jornal Valor Econômico](#) noticiou que um empresário americano do setor automotivo, Marshal Cogan, deu início às primeiras negociações para investir cerca de R\$ 1 bilhão na aquisição de concessionárias de automóveis no Brasil. O empresário não está vindo sozinho, um grande fundo de investimento asiático já manifestou interesse em participar da empreitada e já está pronto para abrigar, no máximo, mais 20 investidores.

Os investidores devem estar estimulados pelos índices de crescimento em torno de 9,2% ao ano da nossa pujante indústria automobilística. Contribuindo para essa percepção, o Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas (Ipea) [apresentou estudo](#) - baseado em dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (Pnad) – em que o total de famílias com renda abaixo da linha de pobreza que possuem carro ou moto cresceu 52% entre os anos de 2008 e 2012. Contrariando o desejo dos “transporteiros” brasileiros, aumenta o uso do transporte individual.

Por outro lado, a nossa indústria de ônibus, que sempre registrou crescimento, vai sofrer uma queda de produção de até 20% no último semestre de 2013. O presidente da FABUS, associação que congrega as fabricantes de

carroceria de ônibus no Brasil, José Antônio Fernandes Martins, que também é vice-presidente da FIESP, [declarou que há uma queda expressiva na produção de ônibus](#) e que pode comprometer os níveis de emprego no setor.

Para que haja uma reversão dessa tendência, a FABUS sugere que o poder público acelere os investimentos e obras de infraestrutura de transporte público e estimule a implantação de sistemas de corredores exclusivos de ônibus, do tipo BRT. Ele insinua que os nossos transportes por ônibus não são satisfatórios.

Ainda como notícia desalentadora, o jornal “O Estado de São Paulo”, com o título [“Cai número de passageiros de ônibus](#) pela 1ª vez desde adoção de bilhete único”, publicou um artigo que mostra queda de 0,6% nas viagens de ônibus na comparação dos sete primeiros meses deste ano com os mesmos meses do ano passado. O levantamento foi da São Paulo Transportes (SPTrans), empresa que gerencia a frota municipal de ônibus da cidade de São Paulo. A queda do número de passageiros nos ônibus foi pequena, mas para haver a esperada redistribuição modal precisamos de acréscimo. Tivemos redução de passageiros na cidade com a maior frota de ônibus do Brasil!

No caso das poucas cidades em que há rede de metrô, a tendência é de crescimento no número de passageiros e a população em geral declara que migraria dos transportes individuais, se existisse rede para aos seus desejos de viagem. Infelizmente, as redes metroviárias são insuficientes, têm implantação demorada e somente atenderão a extensão das cidades no longo prazo. As pessoas migram para o transporte público se ele for de qualidade!

Investidores Estrangeiros apostam no Desenvolvimento dos Transportes Individuais no Brasil

Nesse contexto, em que os indicadores sócio-econômicos estão evidentes e podem ser reconhecidos desde os países de origem dos investidores internacionais, constatamos que algumas das Políticas Nacionais estão em contradição com a redistribuição modal esperada pelos “transporteiros” brasileiros.

A Petrobras, embora em situação financeira crítica durante anos, adota uma política de subsídios à gasolina, estimulando o uso dos automóveis. Como se isso não bastasse, para aquecimento da economia, a Política Econômica Nacional substituiu a modernização e a ampliação das infraestruturas de transportes públicos pelo consumo estimulado de carros e motos pela população. Em outras palavras, as isenções de impostos reduzem o preço das aquisições de veículos e incentivam os financiamentos com prazos de até 10 anos. Essa política nacional induz à massificação do automóvel e traz consigo a saturação do espaço público.

Como a malha urbana é finita, as vias não comportam mais o crescimento irrefreável dos automóveis. Ainda que falte entender melhor quais são as ações para promover as mudanças, parece inevitável reconhecer que não basta dar prioridade aos transportes públicos, o poder público precisa intervir na qualidade dos transportes públicos e na política econômica. Ou seja, a guinada que se pretende implica mudanças. Poderá ser benéfica à população das cidades e aos interesses da economia nacional.

Portanto, para combater os congestionamentos é imperioso remover os entraves estruturais e macroeconômicos fundamentais, visando estimular a atratividade aos transportes públicos. Além disso, devemos compatibilizar

a política industrial e tecnológica com a política econômica, unindo-as em política de Estado, num Projeto Nacional de Mobilidade Urbana.

É fundamental que esse desafio venha pautar a participação da sociedade na discussão dos destinos das nossas cidades.

Faixas exclusivas para ônibus, experiências a serem multiplicadas

O êxito no uso de faixas exclusivas para circulação de ônibus nos dois maiores e mais congestionados centros urbanos do País tem feito com que esse tipo de solução seja discutido na imprensa, por especialistas e autoridades, e também pelo cidadão comum, interessado em ganhar tempo e se desgastar menos em seus deslocamentos diários.

A expectativa é de que outras cidades se sintam estimuladas a implantar medidas semelhantes, obtendo bons resultados em termos de mobilidade urbana com investimentos relativamente pequenos. Também é bom lembrar que os administradores municipais que resolverem garantir a velocidade dos ônibus estarão resguardados pela Lei da Mobilidade Urbana (Lei 12.587/12), que tem como princípio “a equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros” e estabelece como diretriz claríssima a “prioridade dos modos de transporte não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado”.

Desde 2011, o Rio de Janeiro vem demonstrando ser possível implantar um sistema de Bus Rapid Service (BRS), nome que pode ser traduzido por ‘serviço rápido por ônibus’. Trata-se essencialmente da destinação de duas faixas de rolamento exclusivamente para os ônibus, enquanto o tráfego de automóveis e de outros veículos individuais é permitido nas outras faixas da via. Em linhas gerais, o sistema exige a marcação do solo, monitoramento para dificultar a invasão da faixa do ônibus pelos carros, determinação da autoridade municipal, além, é claro, de um eficiente trabalho de comunicação com a comunidade, para que todos compreendam e possam seguir as novas regras. As faixas exclusivas cariocas começaram na Zona Sul e já alcançam bairros da Zona Norte, como Estácio, Tijuca, Maracanã e Méier.

Otávio Cunha

É presidente-executivo da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU).



Por sua vez, a cidade de São Paulo começou em meados de 2013 o seu programa de faixas exclusivas para os ônibus. Inicialmente, foram definidos 170 km de faixas, mas até o mês de novembro mais de 250 km já foram implantados. Segundo dados oficiais ainda preliminares, divulgados em setembro, a nova sistemática conseguiu reduzir em aproximadamente 46% o tempo de viagem em diferentes corredores. E conta com o apoio de 88% da população, de acordo com uma pesquisa realizada e divulgada também no mês de setembro pelo instituto de pesquisas Datafolha.

Está provado que as faixas exclusivas conseguem mesmo tirar os ônibus dos congestionamentos, com redução do tempo de viagem e a diminuição dos custos operacionais do transporte público. A Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) preparou uma simulação, comparando o comportamento dos ônibus em um corredor compartilhado com automóveis, motos e outros veículos com a situação dos mesmos ônibus em uma faixa exclusiva. No meio do congestionamento, a velocidade comercial média dos ônibus ficou em torno de 17 km por hora, enquanto na faixa exclusiva a velocidade foi 60% maior, alcançando 27,5 km por hora, possibilitando uma redução significativa nos custos da operação do transporte.

Ao lado da diminuição da carga tributária, ganhos de eficiência com essa magnitude assumem grande importância neste momento em que se discutem alternativas para reduzir o valor da tarifa paga pelo usuário. Além disso, a redução do tempo de viagem amplia a qualidade do serviço e o melhor desempenho na pista proporciona menor consumo de combustível, contribuindo para reduzir os índices de poluição ambiental. Resumindo, as faixas exclusivas para ônibus têm várias vantagens e rigorosamente nenhuma contraindicação, constituindo experiências a serem multiplicadas.

Cidades sustentáveis, acessíveis, democráticas e humanas: uma visão da política da mobilidade urbana

Higor de Oliveira Guerra
Analista de Infraestrutura. Eng. Civil,
MSc. em Transportes. Atua no Depto
de Regulação e Gestão – DERE, na
SEMOB – Min. das Cidades. Participou
do curso de Gestão da Mobilidade
Urbana da ANTP



Na década de 1950, o Brasil começou a receber as primeiras fábricas da indústria automobilística. De lá para cá, de forma geral, essa indústria se desenvolveu bastante em solo nacional, com a instalação de diversas fábricas e o aumento da produção de automóveis, se destacando em nível mundial.

Assim, a partir da década de 1960, houve grandes investimentos públicos na ampliação da infraestrutura viária nas cidades brasileiras, em especial nas mais populosas. Esses recursos se destinavam a beneficiar o tráfego geral de veículos (abertura e alargamento de vias), que estavam aparentemente em consonância com o crescimento da indústria automobilística e a popularização dos veículos particulares. Raríssimos investimentos públicos foram aplicados em infraestruturas que priorizassem o transporte coletivo de pessoas.

Em virtude dessas ações governamentais, baseadas no tráfego geral de veículos, sem foco em medidas coletivas, os cidadãos mais bem dotados de recursos financeiros buscavam se motorizar para melhor realizar seus deslocamentos. Enquanto isso, as classes sociais mais baixas, dependentes do transporte público coletivo, ficavam desassistidas e passavam a amargar, ano após ano, maiores tempos de viagem, além da degradação no nível de conforto.

Especialmente após a estabilização da economia com o Plano Real (na década de 1990), começou a mudar (para pior) o cenário da mobilidade urbana no Brasil. A indústria automobilística se expandiu, abrindo concorrência de mercado e acréscimo na produção de veículos, o que permitiu automóveis com valores mais populares. Por outro lado, o brasileiro aumentava seu poder de compra e havia facilidades na obtenção de crédito. Essa combinação ocasionou significativos incrementos de veículos particulares na circulação urbana. O Poder Público, entretanto, continuou a desenvolver a mesma política de investimentos no tráfego geral de veículos.

Hoje em dia, o Brasil colhe os frutos desse modelo “cada um por si” no uso das vias destinadas ao tráfego geral. **Trata-se de um modelo de desenvolvimento urbano com base em falsos conceitos relativos à sustentabilidade, acessibilidade, democracia e valores humanos.**

Desde a década de 1950/1960 até os dias atuais, para alguns (ou para muitos), a indústria automobilística era e é vista como um dos grandes alicerces da economia brasileira (pilar que sustenta), observada a sua cadeia produtiva que gera diversos empregos diretos e indiretos. De fato, é indiscutível a importância da indústria automobilística, entretanto, a questão a ser enfrentada não se refere à produção e comercialização de veículos, mas a sua contextualização no espaço urbano.

Em uma visão holística, verifica-se que o uso indiscriminado do veículo particular individual, na verdade, provoca inúmeras “deseconomias” nas grandes (e médias) cidades brasileiras, principalmente em função dos tempos perdidos nos congestionamentos e na excessiva poluição, **não sendo, assim, um modelo sustentável no que tange a esfera econômica e ambiental.**

Também foi fracassada a ideia de que o carro permite o acesso das pessoas às diversas áreas urbanas, dada à infraestrutura necessária, em função do automóvel possibilitar realizar com maestria o deslocamento “porta-a-porta”. Essa premissa seria verdadeira no caso em que houvesse poucos usuários no espaço urbano. Mas, se considerarmos as grandes demandas para os mesmos destinos, evidencia-se a lei de Isaac Newton, no qual dois corpos não podem ocupar o mesmo espaço no mesmo instante, prejudicando esse serviço “porta-a-porta”. **Outro aspecto equivocado é o falso conceito atrelado à democracia no uso das vias urbanas.** Ora, em uma visão individualista, o Brasil é um país democrático e é natural que o indivíduo utilize o modo de transporte que lhe convier nas vias públicas urbanas. Entretanto, a

Cidades sustentáveis, acessíveis, democráticas e humanas: uma visão da política da mobilidade urbana

falta de controle do Poder Público no ordenamento territorial pode ocasionar uma espécie de prática oligárquica exercida por aqueles poucos usuários (em relação ao total de viagens que são realizadas) do transporte particular individual quando ocupam quase que a totalidade do espaço público (vias e estacionamentos). Uma interessante ideia que se pode ter da palavra democracia é o exercício do poder do povo segundo a vontade da maioria, mas com respeito aos direitos de todos, inclusive da minoria¹. Nesta visão democrática, cabe aos representantes do povo fazer respeitar o direito de todos na circulação no espaço público urbano, inclusive aplicando medidas que combatam as forças desproporcionais exercidas por poucos cidadãos (oligárquico) em virtude de privilégios e do poderio econômico que detêm.

Cabe ainda mencionar o papel muitas vezes desproporcional da indústria do marketing na venda de veículos automotores particulares ao ponto de distorcer valores humanos. É cada vez mais agressiva a proposta de que o carro diz quem é a pessoa. **Tal associação acaba por denegrir a imagem do ser humano, fazendo-o se nivelar à sua própria criação.** Desta forma, o espaço urbano é dividido entre homens e máquinas, que muitas vezes se conflitam. Nesta linha, é importante lembrar que o carro foi criado pelo homem para poder servi-lo e as cidades são dos cidadãos.

Cidades sustentáveis, acessíveis, democráticas e humanas. Atualmente, é desejo de muitos cidadãos que suas cidades sejam sustentáveis, acessíveis, democráticas e humanas. O aspecto sustentável se refere ao desenvolvimento urbano considerando impactos socioambientais, no qual são observados os recursos naturais disponíveis e respeitando as necessidades das gerações futuras. Neste sentido, é fundamental a adoção de políticas públicas voltadas à mobilidade urbana e uso do solo de forma a evitar (ou ao menos minimizar) os impactos negativos causados pelas necessidades de deslocamentos das pessoas e cargas. Sob esta ótica de sustentabilidade, a Lei da Mobilidade Urbana é um marco, porque traz consigo os princípios e as diretrizes da

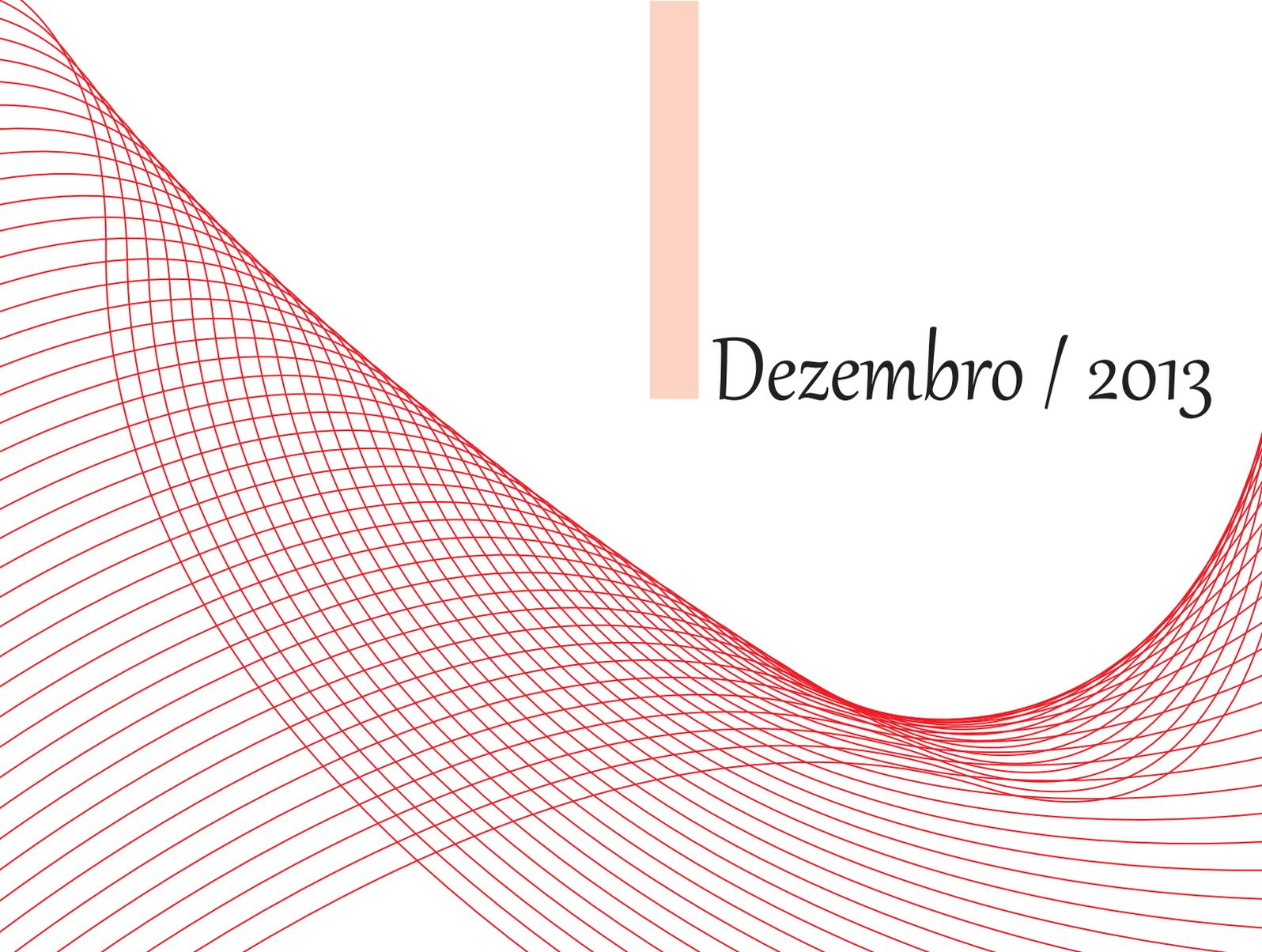
política pública, no qual se podem destacar: integração da mobilidade urbana com a política de desenvolvimento urbano; a priorização do transporte público coletivo em detrimento do individual; e a mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas (Lei 12.587/12, art. 6º, I, II e IV). Quanto ao aspecto de cidade acessível, pode-se vislumbrar o acesso universal ao espaço urbano por quaisquer cidadãos, independente de suas condições físicas ou financeiras. Nesta esteira, a Política Nacional de Mobilidade Urbana tem como princípio a acessibilidade universal (Lei 12.587/12, art. 5º, I), colocando na agenda política, de uma vez por todas, a questão da cidade para os cidadãos.

No âmbito da cidade democrática, a Lei da Mobilidade Urbana traz diversos dispositivos legais que conferem o amplo exercício da democracia participativa. Pode-se destacar: a gestão democrática e o controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana; e, a equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros (Lei 12.587/12, art. 5º, V e VIII).

Por fim, a cidade humana visa o resgate pleno do espaço público urbano pelo homem. No âmbito da Política Nacional de Mobilidade Urbana também é possível extrair elementos que permitam essa volta da posse das cidades aos cidadãos, principalmente quando confere “prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados” (Lei 12.587/12, art. 6º, II) e no objetivo de “reduzir as desigualdades e promover a inclusão social” (Lei 12.587/12, art. 7º, I).

Fonte: <http://www.infoescola.com/economia/industria-automobilistica-no-brasil/>
<http://www.cidades.gov.br/>

(1) Texto base do Curso de Direito Eleitoral do Instituto Legislativo Brasileiro, Senado Federal, 2013. www.senado.gov.br

A decorative background consisting of a grid of thin red lines that curve and flow across the page, creating a sense of movement and depth. The grid is denser in some areas and more sparse in others, following a wave-like pattern.

Dezembro / 2013

A Mobilidade Urbana e a reflexão sobre a cidade

Nina Apparicio

Arquiteta e Urbanista formada pela UFMG. Analista de Políticas Sociais da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, Min. das Cidades. Participou do curso de Gestão da Mobilidade Urbana da ANTP



O curso de Gestão da Mobilidade Urbana promovido pela ANTP introduziu e reforçou uma série de conceitos e elementos técnicos relacionados aos sistemas e modos de transporte e de mobilidade urbana, os quais nos possibilitaram ampliar a visão sobre o tema e refletir a respeito do papel dos diversos agentes que influenciam a condição da mobilidade urbana nas nossas cidades. No entanto, mais que o conteúdo técnico e didático apresentado nas lições, o curso nos levou a construir pontes entre os papéis desses diversos agentes e o processo de desenvolvimento urbano do país.

As cidades brasileiras passaram por décadas de um intenso e acelerado processo de urbanização, quase sempre sem planejamento, o que resultou em espaços altamente antidemocráticos, fragmentados e insustentáveis. Nesse processo, se intensificou um modelo de expansão horizontal e disperso, conduzido tanto pela população de baixa renda, quanto pela população de renda média e alta.

A população de baixa renda, sem opção de oferta acessível à terra nas áreas consolidadas da cidade, se assentou de forma precária em regiões carentes de infraestrutura e ambientalmente frágeis. Já a população de renda média e alta, esta se instalou em condomínios fechados no entorno da cidade, sem relação com a malha urbana existente e, praticamente, acessíveis apenas pelo transporte individual.

Somado a isso, a reprodução desse modelo foi intensificada pela priorização dos investimentos públicos na valorização do uso do automóvel, refletida em ações como a facilitação da compra do bem e a ampliação do sistema viário e dos espaços de estacionamento, em detrimento de investimentos na ampliação e qualificação do transporte coletivo.

O resultado dessa falta de planejamento urbano e de controle sobre a dinâmica do uso e ocupação do solo foi o desenvolvimento de cidades desiguais – econômica, social e territorialmente – em que não houve uma adequada distribuição das atividades e nem mesmo um acesso equitativo aos serviços públicos e às oportunidades de trabalho, moradia e lazer. Essa conformação urbana, caracterizada por blocos de atividades fragmentados, provocou graves consequências para a mobilidade como um todo, especialmente para as pessoas com menor poder aquisitivo.

Com o espraiamento horizontal e disperso da ocupação do solo urbano, as distâncias aumentaram e as pessoas passaram a morar cada vez mais longe dos seus locais de trabalho e de outras atividades essenciais. Assim, o número de viagens por habitante, por dia, tem aumentado continuamente, sem a devida contrapartida da ampliação dos sistemas de transporte público, levando as pessoas ao uso excessivo do automóvel. Esse uso é ainda intensificado nos horários de pico, em razão dos movimentos pendulares entre as regiões de moradia e de trabalho, gerando uma superlotação do sistema viário e, principalmente, do transporte público. O resultado, vivenciado pela maioria das grandes cidades brasileiras e também por muitas cidades médias, é uma situação caótica ilustrada pelas vias públicas absolutamente congestionadas por automóveis – que possuem baixíssimas taxa de ocupação – e por ônibus saturados, que não conseguem operar com eficiência e fluidez nessas condições.

Diante do agravamento desse quadro, a discussão sobre a mobilidade urbana foi trazida para o cotidiano das pessoas e, em consequência, para o debate político, evidenciando um grande desafio a ser superado. No entanto, conforme as reflexões provocadas neste curso nos mostraram, é preciso

A Mobilidade Urbana e a reflexão sobre a cidade

ter cuidado com a aplicação dos recursos e esforços destinados ao trabalho de superação da “imobilidade” das cidades brasileiras, para evitar o investimento em alternativas pouco estruturantes e sustentáveis, baseadas na ampliação do sistema viário, que apenas reproduzem o modelo vigente.

Diferente disso, torna-se evidente a necessidade de rediscutir os rumos da cidade integrando o planejamento do transporte e da mobilidade urbana ao planejamento urbano e à revisão das condições de uso e ocupação do solo. As ações técnicas e políticas precisam, nesse momento, superar o caráter de mera remediação do processo de urbanização existente para assumirem o papel de norteadoras de um desenvolvimento voltado para o futuro que se quer alcançar em cada cidade. Para isso, é necessária uma mudança de postura dos técnicos e políticos, bem como da sociedade – no exercício de sua cidadania –, os quais deveriam se empenhar na construção de um amplo projeto de redemocratização das cidades integrado à reestruturação da mobilidade urbana e visando mudanças para o curto, médio e longo prazo, com o foco voltado para a melhoria da qualidade de vida do cidadão.

Como exemplo de metas para o curto prazo, podem ser listadas medidas urgentes de melhoria da acessibilidade, segurança e conforto dos pedestres e ciclistas e de melhoria das condições de trafegabilidade e integração dos ônibus, reservando-lhes faixas exclusivas, enquanto se restringe, física ou financeiramente, o acesso de automóveis particulares, a fim de aumentar a eficiência do serviço público. Além disso, é importante investir na capacitação dos gestores e técnicos e na elaboração de bons planos de mobilidade.

Para o médio prazo, podem haver investimentos na implantação e ampliação dos sistemas de transporte coletivo de alta capacidade e com uso de

energias mais limpas, além de investimentos para o equacionamento da integração dos sistemas de transporte e mobilidade das regiões metropolitanas.

Já para longo prazo, e em paralelo aos investimentos em transporte e em mobilidade, é urgente e necessário introduzir ações urbanísticas de combate à reprodução desse modelo insustentável, que possam frear a expansão horizontal e a verticalização de baixa densidade; proporcionar um melhor aproveitamento do uso do solo nas regiões já urbanizadas e dotadas de infraestrutura; incentivar a diversidade de usos em todas as áreas da cidade; reduzir a necessidade de grandes deslocamentos diários e, por fim, ampliar o acesso à terra para as classes de renda mais baixa, transformando as nossas cidades em espaços mais democráticos e com maior qualidade de vida para todos.

Tais ações podem ser buscadas, por exemplo, pela aplicação de instrumentos como o IPTU progressivo no tempo, o zoneamento e o estabelecimento de ZEIS, a outorga onerosa do direito de construir ou a edificação e utilização compulsória do solo urbano, bem como por outros programas estratégicos dos órgãos públicos que busquem uma maior democratização do espaço urbano, a redução da especulação imobiliária, a valorização dos espaços públicos e a consequente melhoria da qualidade de vida nas nossas cidades.

Mobilidade Urbana Sustentável em Joinville

Vladimir Tavares Constante

Diretor Presidente do IPPUJ/Joinville. Arquiteto e Urbanista, Mestre em Infraestrutura e Gerência Viária, e Professor de Mobilidade Urbana e Urbanismo na UNISOCIESC. Participou do curso de Gestão da Mobilidade Urbana da ANTP



1. Introdução:

O ensaio a seguir tem por objetivo apresentar o caso específico de Joinville, SC, uma cidade de médio porte onde exerço minha profissão de arquiteto e urbanista a 18 anos, trabalhando no planejamento urbano, mais especificamente na área da mobilidade urbana.

Ao longo do texto será apresentada a maior cidade catarinense sob o aspecto da mobilidade, sua história, formação e desenvolvimento. Com números, análises e considerações o ensaio tratará cada modal, em um cenário futuro, como proposição inicial para discussão, aqui representada no curso de Gestão da Mobilidade da ANTP.

2. Apresentação:

A mobilidade urbana de Joinville é composta por diversos modos de transporte entre coletivos e individuais e entre motorizados e não motorizados. Como cidade de médio porte, apresenta uma divisão modal muito semelhante às cidades brasileiras acima de meio milhão de habitantes, mas difere-se em aspectos inerentes a sua cultura na mobilidade.

O problema dos transportes no Brasil, motivado principalmente pelo excessivo incremento da motorização e do transporte individual, se repete em Joinville e a discussão do tema mobilidade urbana sustentável começa a ocupar espaço nos grupos especializados e também, mesmo que de forma incipiente, na opinião pública em geral.

Enquanto nos debates políticos e nas enquetes jornalísticas o assunto é tratado de forma rasa, limitando-se às promessas de soluções viárias através de obras de vulto, onde os elevados e as duplicações são os grandes obje-

tos de consumo, a comunidade acadêmica, principalmente com a Engenharia de Mobilidade da UFSC e a Fundação IPPUJ com o Conselho da Cidade debateram o tema de forma profunda, avaliando as informações da pesquisa origem-destino domiciliar 2010, os registros de acidentes de trânsito, os levantamentos de pontos críticos aos deslocamentos e com a realização de eventos técnicos, onde se destaca a realização do maior evento sobre mobilidade urbana da América, o Congresso da ANPET, em 2012.

Ainda como parte do debate, vez por outra aparecem sem grande aprofundamento técnico, tanto a necessidade de incentivar o uso da bicicleta como modo efetivo de deslocamento, quanto a qualificação do transporte coletivo através da mudança tecnológica e introdução de modais de maior capacidade e apelo como o metrô de superfície e suas variações.

No âmbito do planejamento urbano, a questão da mobilidade sustentável, aquela em que o transporte coletivo e os modos não motorizados são valorizados, o Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável em 2008 instituiu as diretrizes: I – valorizar os modos não motorizados sobre os motorizados; II – priorizar o transporte coletivo sobre o individual e; III – Promover a fluidez com segurança. O acima apresentado está em perfeita sintonia com a nova Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei 12587/2012.

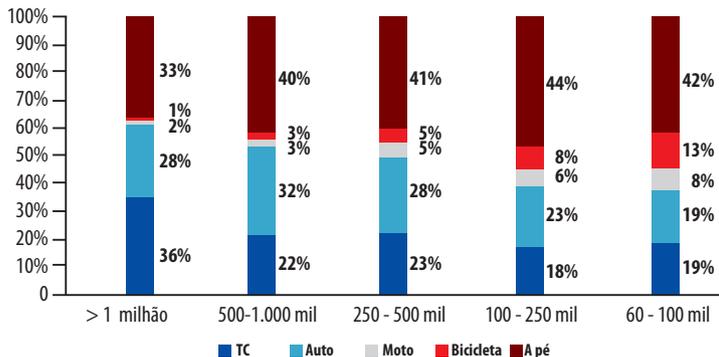
3. Divisão Modal:

Em 2011, no Sistema de Informações sobre a Mobilidade da ANTP, a divisão modal por modo de transporte e classe de população das cidades brasileiras são apresentadas na Figura abaixo.

Mobilidade Urbana Sustentável em Joinville

Divisão Modal por Faixa de População (2011)

FONTE: SISTEMA DE INFORMAÇÃO DA MOBILIDADE - 2011 - ANTP



Por sua vez, na realidade de Joinville se constata que 40,49% das viagens são realizadas por meio de automóveis e motocicletas, 25,27% das viagens são realizadas pelo transporte coletivo. Os deslocamentos a pé, isto é, a caminhada representa 23,11%, enquanto as viagens realizadas pelo modo bicicleta representam 11,13% dos deslocamentos realizados.



FIGURA 2 - DIVISÃO MODAL POR MODO DE TRANSPORTE E CLASSE DE POPULAÇÃO DO MUNICÍPIO DE JOINVILLE
FONTE: IPPUJ - 2010

Sob outra perspectiva, a atual quantidade de veículos automotores (350 mil) resulta de um crescimento de frota que tem dobrado a cada década e

os problemas sobre um sistema viário praticamente inalterado neste mesmo período, se evidenciam principalmente se confrontados os dados da pesquisa ODD 2010.

A eficiência dos modos individuais é muito baixa em relação ao modo coletivo. Enquanto os automóveis são 73,1% da frota em circulação, este modo registra 34,55% dos deslocamentos da população e as motos que são 22,5% da frota, transportam apenas 5,94% dos joinvilenses. Já os ônibus são apenas 0,6% do total e transportam 25,27% da população.

Para reverter este quadro e buscar uma mobilidade mais sustentável o ensaio apresenta considerações sobre a mobilidade urbana futura em Joinville aplicadas aos modos, coletivo, a pé e de bicicleta.

4. Considerações sobre a mobilidade futura em Joinville por viagem a pé

Relativo às viagens futuras pelo modo a pé considerou-se além das questões de acessibilidade inerentes ao modo, mas como uma forma de potencializar o acesso ao SIT, onde as vias deverão ser dotadas de passeios em perfeitas condições de trafegabilidade e deverão compor um trajeto seguro do cidadão aos equipamentos urbanos e ao transporte coletivo.

A meta estabelecida é elevar o índice de caminhabilidade nas calçadas de Joinville de 4,5 para 7,5 até 2020.

5. Considerações sobre a mobilidade futura em Joinville por bicicleta

Como forma de potencializar a integração intermodal, as vias cicláveis deverão ser implantadas prioritariamente na região alimentadora do sistema de transporte até aos bicicletários das estações;

Na região mais central, um sistema de bikesharing, com um mínimo de 30 estações nos principais pontos de origem e destino e integrado ao transporte coletivo serão implantadas para completar e ampliar as viagens dos cidadãos. Este pensamento está vinculado ao alcance de até 8 km (WRIGTH, 1988) de distância origem-destino;

As ciclovias deverão ocupar de 10 a 15% da rede cicloviária, restando às ciclofaixas, que em sua maioria são implantadas suprimindo-se as faixas de estacionamento, a maior parte desta rede;

Meta: atingir 20% dos deslocamentos na cidade em 2020;

Para a implantação de uma malha cicloviária de 330 km, o total estimado é de 20 milhões de reais.

6. Considerações sobre a mobilidade futura em Joinville por modo coletivo

O sistema integrado de transporte coletivo deverá se apoiar em uma rede de vias exclusivas (corredores segregados e faixas) implantados principalmente nos eixos troncais e nos acessos às estações de integração;

As estações de integração deverão conter bicicletários protegidos de intempéries, vigiado e integrado por bilhetagem automática com o SIT;

Meta: atingir 40% dos deslocamentos na cidade em 2030;

Para a implantação de uma rede de vias exclusivas de 80 km, o total estimado é de 160 milhões de reais.

Conclusão

Os estudos sobre mobilidade em Joinville, de forma epistêmica, são recentes e a Fundação Instituto de Pesquisa e Planejamento para o Desenvolvimento Sustentável de Joinville tem reservado parte de seus trabalhos para este tema, seja nas pesquisas, nos estudos ou projetos.

Depois de realizar o Plano Diretor de Desenvolvimento Sustentável, está na hora de proceder ao debate transparente e democrático e a proposição participativa das ações e metas para mobilidade sustentável.

A considerar os exemplos de sucesso de cidades europeias, mas também os acontecimentos marcantes demonstrados no mês de Junho aqui no Brasil, um pacto pela mobilidade, envolvendo as três esferas de governo, pode ser o caminho para que as cidades brasileiras encontrem a melhor condição de sustentabilidade no desenvolvimento urbano, econômico e social.

Em Joinville o que se espera é a valorização da cultura e tradição no uso da bicicleta, a retomada do transporte coletivo como modal principal e a redução de uso dos meios de transporte individuais motorizados que geram deseconomias para a toda sociedade joinvilense.

Quanto ao ensaio crítico realizado, espera-se que os conhecimentos ministrados no curso possam ser vistos nas informações apresentadas e na dissertação das proposições que aqui foram reunidas e ilustradas a partir da experiência profissional do aluno/autor no planejamento da mobilidade sustentável joinvilense.

A Lei da Mobilidade Urbana. Conquista ou utopia?

Muitas são as razões para desconfiar da eficácia e da efetividade da Lei 12587, de 03/01/2012. Ao longo destas últimas semanas, o tema da mobilidade urbana nos municípios brasileiros não me saiu da cabeça. Os conteúdos das aulas do curso de Gestão da Mobilidade Urbana, as opiniões dos especialistas da ANTP e as experiências vividas e divulgadas nos Fóruns de Discussão, pelos colegas da Turma 4, me fizeram refletir muito sobre o assunto. A Lei em si é um instrumento muito poderoso para viabilizar uma das grandes demandas da sociedade na atualidade. Porém, é um desafio ao exercício da democracia que, se não for bem executado, pode cair no descaso, inviabilizando sua aplicabilidade e tornando-a uma utopia.

As razões de minha desconfiança serão enumeradas e apresento sugestões de ações para superá-las:

1. Vontade política do Prefeito Municipal em incluí-la nas suas prioridades de governo

Sem o convencimento da autoridade máxima do município, nada pode ser feito. O Prefeito deve estar ciente de sua responsabilidade para com a mobilidade de seus concidadãos, aplicando em seu Município, as exigências da Constituição Federal, do Código de Trânsito Brasileiro e da Lei da Mobilidade Urbana. Sem mobilidade as pessoas não tem acessibilidade à educação, saúde, habitação e segurança. Direitos primários de todo cidadão.

2. Estrutura Organizacional do Município para planejar, implantar e operar o Plano de Mobilidade Urbana

Para bem definir as responsabilidades e dar poder de decisão ao Gestor encarregado da Mobilidade Urbana Municipal, as atividades de planejamento, projeto, construção, operação, fiscalização, conservação e monitoração do sistema de mobilidade urbana, devem ficar de preferência sob a responsabilidade de uma única Secretaria

João Hermes N. Junqueira
Engenheiro, Mestre em Ciências em Engenharia de Transportes. Professor e Assessor de Transportes e Trânsito - UNISINOS/São Leopoldo/RS. Participou do curso de Gestão da Mobilidade Urbana da ANTP



de Governo. Nesta organização, as ações são de responsabilidade de um só Gestor e sua equipe, ficando mais fácil para o cidadão solicitar e fiscalizar suas demandas. Com a nova estrutura, as ações de mobilidade urbana serão priorizadas e as demandas da sociedade atendidas com mais presteza.

3. Equipes capacitadas e valorizadas

Montar uma equipe multidisciplinar para promover a mobilidade urbana com profissionais competentes e com atribuições técnicas legais para as funções. Os Conselhos profissionais devem fiscalizar o exercício legal dessas funções. Dar preferência a profissionais concursados para assumirem os cargos da Secretaria. Valorizar essas funções com remuneração adequada, acima do mínimo legal estabelecido para cada profissão. (para os engenheiros, salários acima do salário mínimo dos engenheiros, definidos pela Lei 4950-A, de 22 de abril de 1966). Evitar cargos em comissão que se alteram a cada mandato e não tem solução de continuidade administrativa.

4. Capacitação contínua

O processo de formação de recursos humanos para a mobilidade urbana deve ser contínuo e abranger todos os envolvidos na temática. Prefeito, Secretários, Diretores de Departamentos e os demais funcionários devem receber treinamentos similares para que as mensagens e as ações de convencimento da população sejam únicas e eficazes. Cursos semelhantes ao oferecido pela ANTP devem ser incentivados pelos Gestores Públicos e custeados pelo Ministério das Cidades. Será uma maneira de incentivar os municípios a implantarem seus planos de mobilidade.

5. Adequação dos currículos dos cursos de graduação

Neste particular, por proposta do Ministério das Cidades ao Ministério de Educação e Cultura, sugere-se uma adequação dos currículos mínimos dos cursos de graduação. Os Conselhos de Classe de cada profissão que tenham profissionais

A Lei da Mobilidade Urbana. Conquista ou utopia?

com atribuições para a efetivação da política de mobilidade urbana nos municípios, devem exigir das Universidades e dos cursos, competências que capacitem seus alunos para atender as diretrizes da Lei de Mobilidade Urbana. Muitas Universidades já estão promovendo essa adequação. Na UNISINOS, em São Leopoldo, foi incluído o assunto no currículo do seu curso de Engenharia Civil. Seus professores estão se atualizando atendendo a nova Lei da Mobilidade Urbana.

São mais de 200 alunos que recebem essas competências anualmente. Esses alunos recebem como tarefa extraclasse realizar um diagnóstico do sistema de transporte urbano de seu município. Este trabalho questiona os gestores municipais sobre o plano diretor, a estrutura organizacional para gerenciar a mobilidade urbana, o plano de mobilidade urbana e o sistema de transporte coletivo da cidade.

É uma oportunidade para os graduandos conhecerem as demandas da população e as dificuldades dos gerentes públicos e privados em atendê-las. Quanto aos gestores, recebem um alerta sobre suas obrigações quanto à mobilidade urbana do município. São mais de 50 municípios tributários de alunos para a engenharia civil da UNISINOS, localizados num raio de 100 km de São Leopoldo. Semestralmente, através dos trabalhos acadêmicos propostos, os gestores públicos serão questionados sobre o sistema de mobilidade urbana municipal. Esta, no meu entender, é uma importante contribuição que as Universidades podem oferecer para o desenvolvimento de suas regiões. Seus alunos serão os multiplicadores dos novos conceitos da mobilidade urbana municipal e cobrarão das autoridades responsáveis, seus deveres para com o atendimento da Lei da Mobilidade Urbana.

6. Debate Social e Audiências

Aqui está o maior desafio dos gestores para a concepção e a implementação do Plano de Mobilidade Urbana. Como fazer para que as demandas da sociedade sejam

conhecidas e implementadas?

A ANTP, em seu documento “Elaborando um Plano de Mobilidade Urbana”, nos mostra o caminho a seguir. Nos itens “Consultas Públicas e Debate Social e Audiências” o documento esclarece como se organizar para garantir a representatividade e a qualidade das discussões. Os debates devem ser conduzidos procurando evitar sempre o confronto ideológico dos grupos envolvidos. O objetivo a ser perseguido é a soma de esforços para encontrar soluções qualificadas e factíveis de mobilidade às demandas da maioria da sociedade.

7. Exemplo

De nada adianta os gestores públicos proporem mudança comportamental aos habitantes da cidade se eles, individualmente, não forem exemplos de práticas saudáveis de mobilidade. Temos que vestir a roupa do cidadão comum e sair às ruas para conhecer a realidade de nossas cidades e conscientemente, praticarmos a boa cidadania quando em movimento nas ruas. O Município deve ser exemplo na implantação de calçadas sob sua responsabilidade para então solicitar e exigir dos proprietários que cumpram a sua parte. Campanhas educacionais públicas devem ser promovidas com a participação da sociedade. Adotando essas práticas e utilizando as competências adquiridas nos cursos de formação, tenho fé que a mudança acontecerá.

Com a participação de todos, gestores públicos, gestores privados, empresas e sociedade, poderemos ser exemplo para as futuras gerações de como os cidadãos de nossas cidades superaram seus conflitos, mudaram seus comportamentos e resolveram suas necessidades de mobilidade urbana. Uma conquista modesta, o passo inicial para superar o desafio maior de viver coletivamente e com qualidade em nossas cidades.

Lei de Mobilidade Urbana e o incentivo à participação popular consciente na questão da Mobilidade

José França Bueno

Analista de Projeto e Concepção de Transportes no Metrô/SP. Graduado com Mestrado em Matemática Aplicada pela USP e Doutorado em Ciências da Engenharia pela Poli-USP. Professor da UNIP e UNIMES, Santos. Participou do curso de Gestão da Mobilidade Urbana da ANTP



A construção de um marco legal nunca é simples. Menos simples ainda é efetivar em realidade cotidiana as expectativas criadas a partir de um marco legal. Esta segunda dificuldade é patente quando estamos tratando de legislação que, em alguma medida, para tenha sucesso, dependa da participação popular. A Lei de Mobilidade Urbana é exemplo desta dificuldade. A partir de 13 de abril de 2012 começou a vigorar a Lei no. 15.587/2012, conhecida como Lei de Mobilidade Urbana. Entre os avanços contidos no texto da Lei podem-se citar:

- a. a ultrapassagem de uma visão meramente “transportista” (no sentido que, para resolver o problema do transporte nas cidades, é suficiente investir em mais e mais corredores de ônibus ou linhas de trem, metrô ou mais avenidas);
- b. uma valorização dos modais de transportes não motorizados (bicicleta e a pé), buscando qualificar as esquecidas calçadas para pedestres;
- c. busca pelo desenvolvimento sustentável das cidades, valorizando modos menos poluentes;
- d. a inovação no que se refere à regulação econômica dos serviços de transportes coletivos. Anteriormente à Lei atuava-se com o modelo baseado em custos. Agora busca-se a mudança para uma remuneração baseada em processos licitatórios. A expectativa é que, a partir desta nova prática, parte dos ganhos de eficiência e produtividade das empresas seja transferida aos usuários;
- e. a exigência para que municípios a partir de 20.000 habitantes construam seus planos de mobilidade. Antes da promulgação da Lei, esta exigência era feita apenas para municípios com mais de 500.000 habitantes. Podemos imaginar um possível problema a surgir aqui: se estes planos serão construídos apenas para cumprir uma exigência burocrática ou se serão elaborados com compromisso de encaminhar os problemas de mobilidade nas cidades. Talvez a forma mais eficaz para tornar tais Planos de Mobilidade não apenas peças de ficção, mas projetos que sejam assumidos pelas comunidades às quais deveriam interferir, é que ocor-

ra a efetiva participação de tais comunidades na construção destes planos;
f. a Lei promove um uso mais equitativo do espaço público de circulação.

O IPEA (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada) apresentou, em relatório, Limitações à Lei da Mobilidade:

- a. falta de clareza quanto às fontes de financiamento dos benefícios para as categorias de usuários tais como estudantes e idosos;
- b. falta de mecanismos para financiamento da infraestrutura de transporte urbano;
- c. segundo o IPEA a Lei não tratou da questão da capacitação/treinamento dos profissionais e técnicos envolvidos com a questão do transporte e mobilidade;
- d. outro problema é a regulação do transporte urbano em cidade históricas
- e. a Lei de Mobilidade não define o acesso aos fundos, financiamentos e empréstimos para aquisição e renovação de frota;
- f. finalmente: como a Lei fará o engajamento da sociedade para que a Lei de Mobilidade seja implementada de fato, e muito mais problemático ainda: sem perder de vista o interesse público, tendo em vista a nossa clássica apropriação do Estado por interesses privados?

Pretendo detalhar um pouco mais este último ponto da participação popular na efetiva implementação de novas legislações. Um exemplo disto são as políticas públicas de saúde e os Conselhos Municipais de Saúde e os Conselhos do SUS. A lei federal no. 8142 instituiu que, o Sistema Único de Saúde – SUS: “conterá em cada uma das esferas de governo, sem prejuízo das funções do legislativo, com as seguintes instâncias colegiadas:

- I a Conferência de Saúde e
- II o Conselho de Saúde”

A Lei 8142 também define que a cada quatro anos as Conferências se reunirão com a participação de vários segmentos sociais, com o intuito de avaliação das políticas de Saúde nos diversos níveis de governo. Os Conselhos de Saúde possuem caráter permanente e deliberativo. No artigo “Gestão Democrática da Educação com Participação Popular no Planejamento e na Organização da Educação Nacional” (Gadotti, CONAE2014) é feita a distinção entre Participação Social e Participação Popular.

O artigo apresenta que “No instituto Paulo Freire costumamos chamar de Participação Social aquela que se dá nos espaços e mecanismos de controle social como nas conferências, conselhos, ouvidorias, etc. São os espaços e formas de organização e atuação da Participação Social. É assim que ela é entendida como categoria e como conceito metodológico e político pelos gestores públicos que a promovem”.

Tal participação é extremamente importante para a fiscalização e controle das políticas públicas. Já a Participação Popular, neste mesmo artigo, está associada “às formas mais independentes e autônomas de organização e de atuação política dos grupos das classes populares e trabalhadoras e que se constituem em movimentos sociais, associações de moradores, lutas sindicais, etc.”.

A Participação Popular se dá através de marchas, lutas comunitárias e ocupações (formas mais diretas de luta). Segundo o artigo já referenciado: “Embora dialogando e negociando pontualmente com os governos, em determinados momentos, essas formas de organização e mobilização não atuam dentro de programas públicos e nem se subordinam às suas regras e regulamentos”. No mesmo artigo (Gadotti, CONAE2014) é destacado que a participação popular necessita da compreensão das questões técnicas e científicas do problema em questão. Em outras palavras: a população precisa se qualificar para poder participar. Onde (e é aqui que, acredito, esteja o ponto central deste texto): **É necessário ofertar possibilidades de enten-**

dimento da Problemática da Mobilidade para que a população possa participar, de forma qualificada, dos debates acerca da Mobilidade. Ações com vistas à qualificação da população no debate da questão da Mobilidade devem ser **contínuas**. Em consequência de tais reflexões têm-se, de imediato, algumas questões: o que nós, técnicos em transporte, fazemos para que aumente o patamar de conhecimento sobre a Mobilidade em sua cidade? Qual a facilitação ofertada para a população para que ocorra o entendimento das questões da mobilidade? Quais as ações desenvolvidas pelas Instituições relacionadas à Problemática da Mobilidade para que ocorra uma participação qualificada da população?

No artigo “Políticas Públicas e Controle Social: encontros e desencontros da experiência brasileira” (Maciel, Carlos), lemos: “A identificação dos avanços e dos limites à institucionalização do controle social como exercício regular nas políticas públicas se constitui em objeto de interesse acadêmico, político e social uma vez que pode colaborar na instauração de um Estado efetivamente republicano em solo brasileiro”. Tal como ocorreu no SUS (na área de Saúde), parece razoável que os profissionais da área de Transportes implementem Conselhos Municipais de Transporte que sejam, efetivamente, atuantes e de forma qualificada. O problema não é de fácil solução, uma vez que é necessário, também, que se “qualifiquem os profissionais da área de Transportes.

Referências:

- a. <http://www.estadao.com.br/noticias/nacional,ipea-aponta-lei-da-mobilidade-urbana-como-conquista,819314,0.htm> | b. <http://www.brasil.gov.br/infraestrutura/2012/04/entra-em-vigor-nesta-sexta-13-lei-que-melhora-mobilidade-urbana-nas-grandes-cidades> | c. http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/comunicado/120106_pptcomunicadoipea128.pdf | d. http://www.ipea.gov.br/portal/images/stories/PDFs/comunicado/120106_comunicadoipea128.pdf | e. Soares, Nina Rosa Ferreira e da Motta, Manoel Francisco Vasconcelos. UFMT. http://www.ufmt.br/revista/arquivo/rev10/as_politicas_de_s.html acesso em 01/11/2013. f. Gadotti, Moacir. CONAE 2014. http://conae2014.mec.gov.br/images/pdf/artigo_moacir_gadotti.pdf

Coordenação Geral:

Luiz Carlos Mantovani Néspoli (Branco)

Edição Geral:

Alexandre Pelegi

Autores (em ordem alfabética)

Adamo Bazani • Adriano Murgel Branco • Ailton Brasiliense Pires • Alexandre Pelegi • Alexandre Sansão • Alexandre Versignassi • Antenor Pinheiro • Anthony Ling • Antonio Carlos de Moraes • Candido Malta Campos Filho • Carlos Batinga Chaves • Cesar Cavalcanti • Claudio de Senna Frederico • Cristina Baddini • Dagoberto Vieira • Delcio Rodrigues • Dirce Bertan de Freitas • Eduardo Vasconcellos • Estela Regina Vicentini • Francisco Galiza • Frederico Bussinger • Giancarlo Bissa Marchezi • Higor de Oliveira Guerra • Isabelle Costa Luis • Ivan Metran Whately • João Hermes Nogueira Junqueira • João Lacerda • José Antônio Fernandes Martins • José Carlos Xavier (Grafite) • José França Bueno • José Geraldo Baião • José Roberto Bernasconi • Licínio da Silva Portugal • Lucio Gregori • Luiz Carlos Mantovani Néspoli (Branco) • Luiz Flávio Gomes • Maria Audea de Lima e Sousa • Maria Helena Prado de Melo Jorge • Martha Martorelli • Nabil Bonduki • Natália Garcia • Nazareno Stanislaw Affonso • Nelson Maluf El-Hage • Nina Aparicio • Otávio Cunha • Paulo Sandroni • Peter Alouche • Plínio Assmann • Rafael Pires Teles • Renato Balbim e Rafael Pereira • Rogério Belda • Thiago Benicchio • Valeska Peres Pinto • Vanderlei Santos • Vladimir Tavares Constante

Conselho Diretor da ANTP (Biênio 2012/2013)

Ailton Brasiliense Pires - **presidente**

Antonio Luiz Mourão Santana - **vice-presidente**

Leo Carlos Cruz - **vice-presidente**

José Antonio Fernandes Martins - **vice-presidente**

Joubert Fortes Flores Filho – **vice-presidente**

Lélis Marcos Teixeira - **vice-presidente**

Jilmar Augustinho Tatto – **vice-presidente**

Nelson Barreto C. B. de Menezes – **vice-presidente**

Otávio Vieira da Cunha Filho – **vice-presidente**

Luiz Antonio Carvalho Pacheco – **vice-presidente**

Vanderlei Luis Cappellari – **vice-presidente**

Titulares

Claudio de Senna Frederico (Artificium); Vicente Abate (ABI-FER); José Geraldo Baião (AEAMESP); Otávio Vieira da Cunha Filho (NTU); Fernando Faria Bezerra (AMC/Fortaleza); Ubirajara Alves Abbud (CMTC/GO); Leo Carlos Cruz (CETURB-GV); Luiz Antonio Carvalho Pacheco (Metrô/SP); Mário Manuel Seabra R. Bandeira (CPTM); Joubert Fortes Flores Filho (MetrôRio); Renato Gianolla (Urbes/Sorocaba); Ramon Victor César (BHTrans); Vanderlei Luis Cappellari (EPTC/Porto Alegre); Romulo Dante Orrico Filho (Coppe/UFRJ); Nelson Barreto C. B. de Menezes (Grande Recife); Paulo Henrique do Nascimento Martins (ManausTrans); Antonio Luiz Mourão Santana (Oficina); Leonardo Ceragioli (Prodata Mobility); Oscar José Gameiro Silveira Campos (ST/SBC); Jilmar Augustinho Tatto (SMT/São Paulo); José Antonio Fernandes Martins (SIMEFRE); Marcos Bicalho dos Santos (SETRABH); Lélis Marcos Teixeira (Rio Ônibus); João Gustavo Haenel Filho (Socicam); Roberto Gregório da Silva Junior (URBS/Curitiba)

Suplentes

Francisco Carlos Cavallero Colombo (CBTU/RJ); Sérgio Benasi (Emdec/Campinas); Humberto Kasper (Trensurb/Porto Alegre); Joaquim Lopes da Silva Junior (EMTU/SP); Nazareno S. N. Stanislaw Affonso (Ruaviva); Wagner Colombini Martins (Logit); Atilio Pereira (SMTT/Guarulhos); Iliomar Darronqui (SEMOB/SCS); Willian Alberto de Aquino Pereira (Sinergia)

Conselho Fiscal

Roberto Renato Scheliga (membro benemérito)

João Carlos Camilo de Souza (SETPESP)

Carlos Alberto Batinga Chaves (TTC)

Membros Natos

Jurandir Ribeiro Fernando Fernandes

Rogério Belda

ANTP/São Paulo - sede:

Rua Marconi, 34, 2º andar, conj. 21 e 22,

República, CEP 01047-000

Tel.: (11) 3371.2299 / Fax: (11) 3253.8095 /

E-mail: antpsp@antp.org.br / Site: www.antp.org.br

Facebook: facebook.com/antpbr / Twitter: twitter.com/antpbr

Equipe ANTP

Luiz Carlos Mantovani Néspoli - **superintendente**

Valeska Peres Pinto - **coordenadora técnica**

Eduardo Alcântara Vasconcellos - **assessor técnico**

Cassia Maria Terence Guimarães - **administração/finanças**

Valéria Aguiar – **eventos**

Projeto Gráfico: Impresione Estúdio Gráfico

(11) 2355.3971 / 96353.6081

imPressione
estúdio gráfico

Ficha Técnica