

**Curso de Gestão da Mobilidade Urbana
Ensaio Crítico - Turma 15**

Não podemos continuar cometendo erro de não discutir o sistema de ônibus de menor capacidade

Rafael Henrique de Oliveira (*)

O processo de crescimento da cidade de São Paulo contou com grande auxílio dos ônibus, para cada novo bairro que surgia logo era providenciada uma linha de ônibus que proporcionava o acesso dessa nova localidade ao restante da cidade. Isso se deveu em grande parte pela extrema versatilidade do ônibus. Apesar da importância deste modo para a mobilidade das cidades ele é ainda negligenciado nos planos de transporte urbano, que muitas vezes focam apenas a alta capacidade ou só consideram os ônibus quando estes estão em corredores de média capacidade, mas nunca no seu caráter pulverizado na cidade, a baixa capacidade.

A recente Pesquisa de Mobilidade de 2012 mostrou um grande aumento no número de viagens e na participação dos modos de transporte sobre trilhos no total de viagens produzidas na Região Metropolitana de São Paulo. Porém este crescimento não trouxe consigo um aumento da participação do transporte coletivo na participação modal, ocorreu justamente o contrário, houve um ligeiro crescimento da participação do transporte individual. É claro que muitos fatores colaboram para este avanço transporte individual entres os quais o controle do preço da gasolina e ao aumento das facilidades para a compra de carros e motocicletas.

Como disse Rogério Belda num dos vídeos do curso de mobilidade, não é possível prover uma rede de transporte sobre trilhos que atenda toda a cidade, o ideal é a integração dos diferentes modos de transporte. Esta integração deve ocorrer em vários níveis, desde o físico até o de controle operacional, passando pela tarifa e, é claro, pelo planejamento integrado da rede.

Na maioria das cidades o sistema de ônibus são controlados por operadores privados, que como é da base do capitalismo, buscam o lucro. Esses grupos gozam de grande influência política e costumam pressionar o poder público a tomar decisões que lhe beneficiam, em detrimento da população e da própria eficiência da cidade. Talvez seja este poderoso interesse um dos bloqueios para intervenção mais decisiva do poder público na baixa capacidade.

Outro problema enfrentado pelos ônibus é de ordem cultural, graças ao grande esforço de publicidade da indústria automotiva o ônibus passou a ser visto como um meio de transporte de classe inferior, a imagem de pessoa bem sucedida na vida é ligada à posse de um automóvel, na posição oposta está o usuário de ônibus, considerado pobre ou fracassado (basta lembrarmos da repercussão causada por uma foto da atriz Lucélia Santos dentro de um ônibus do Rio de Janeiro). Este tipo de preconceito só pode ser rompido com ação por meio da comunicação de massa e com a ação do poder público para a melhoria da qualidade do sistema.

Posto esse cenário e considerando a Região Metropolitana de São Paulo, podemos elencar algumas ações que podem vir a melhorar o serviço de ônibus.

A primeira é a unificação da gestão da operação e planejamento de todo o sistema de transporte da Região Metropolitana. Este é o caso de Paris, onde os vários operadores respondem e seguem à direção do Sindicato de Transportes da Île-de-France. Na situação atual cada prefeitura age conforme lhe parece melhor (ou é pressionada por empresários) o que leva ao descompasso de ações prejudicando de forma grave conexão entre cidades vizinhas, além de impossibilitar qualquer tipo de integração tarifária.

Depois pode sugerir a uniformização da política tarifária, em Berlim o passageiro que adquire um bilhete de transporte pode optar por qualquer modal, isso resolve a questão da concorrência entre modos, que faz sobrecarregar os ônibus com passageiros que buscam economizar dinheiro evitando trocar de modo.

Ainda sobre arrecadação seria mais adequado o oferecimento de descontos aos usuários mais frequentes, na Europa os descontos para quem adquire o bilhete mensal chegam a ser de mais de 50% do valor que seria gasto com tarifas unitárias considerando-se duas viagens diárias.

Outro ponto é a melhora da infra-estrutura de acessibilidade aos ônibus deve receber maior atenção, embora muitas cidades contem com uma frota com poucos anos de uso os atuais ônibus que rodam pela metrópole ainda são desconfortáveis, muitos possuem degraus em seus corredores internos, um verdadeiro perigo para as pessoas que viajam ali. Tampouco as paradas de ônibus são adequadas, a maioria é representada apenas por um poste de madeira fincado na calçada, passam a impressão de que quem está ali esperando o ônibus é sim um cidadão inferior, de segunda categoria.

Por fim, deve se destacar a implantação de sistemas de telemática para a operação também da baixa capacidade, pois isto trará maior confiabilidade ao sistema e, por consequência, maior atratividade a novos usuários.

Embora seja o modo coletivo de menor capacidade, os ônibus ainda são os responsáveis pela maioria dos deslocamentos em modo coletivo no Brasil e no mundo. A ausência de uma discussão mais séria sobre seus problemas e na busca de solução é um erro que não podemos seguir cometendo.

() Rafael Henrique de Oliveira Analista de Desenvolvimento Urbano e Regional*