

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico - Turma 6

A implantação do BRT como solução eficiente para o transporte público: falhas na concepção, execução, operação e a panaceia de sua utilização

Renata de Paula Oliveira (*)

A priorização do transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado é uma forte diretriz da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei n. 12.587, 2012). O entendimento desta diretriz, a eficiência dos sistemas de *Bus Rapid Transit* - BRT (mais difundidos no nosso meio técnico) implantados em Curitiba (Brasil) e mais recente em Bogotá (Colômbia), destacaram a utilização do BRT como uma solução para a priorização do transporte coletivo.

O Manual de BRT (2008) define o BRT como um sistema de transporte de ônibus que promove uma mobilidade urbana rápida, confortável e com custo eficiente, a partir de uma infraestrutura segregada e de prioridade de passagem, operação rápida e frequente. Os elementos que constituem este conceito são os seguintes: infraestrutura de qualidade, operações eficientes, arranjos institucionais e de negócios eficazes e transparentes, tecnologia sofisticada e excelência em marketing e serviço ao usuário.

O manual supracitado apresenta o sistema de BRT com um custo de implantação tipicamente quatro a vinte vezes menor do que um sistema de veículo leve sobre trilhos (VLT), o qual possui capacidade equivalente, e até 100 vezes menor que o sistema de metrô, com um diferencial: rápida execução (de 1 a 3 anos) e não depende essencialmente de subsídio para a operação.

Com estas razões, os sistemas BRT são sem dúvida um importante passo para a melhoria do transporte urbano de passageiros, sendo apresentados até mesmo como a solução para os problemas de transporte e mobilidade da atualidade. Será que ele traz realmente esta solução? Será que os projetos de novos corredores tipo BRT estão incorporando o conceito e elementos inerentes a este sistema? Um estudo recente realizado pela Associação Nacional das Empresas de Transportes – NTU apresenta informações acerca de BRT em implantação em treze cidades do Brasil e constata que os elementos básicos como: a reserva de espaço viário dedicado; a utilização de estações e terminais para o conforto; a operação de veículos modernos e adequados à demanda; e a implantação de sistemas de informação e controle, já estão incorporados ao projeto dos sistemas em execução avaliados. Por outro lado, se constatou que há vários casos de deficiências em concepção e implantação, dentre as quais:

- Sistemas definidos sem a visão de uma estratégia de desenvolvimento urbano de longo prazo, seguindo apenas diretrizes impostas pelos planos diretores, em atendimento apenas às demandas existentes, não direcionando o crescimento urbano em áreas de interesse;

- Erros conceituais como as iniciativas que se resumem apenas à criação de corredores BRT e à operação de veículos de alta capacidade, não viabilizando sistemas completamente integrados;
- A necessidade de elaboração de projetos mais detalhados, que demonstrem claramente os aspectos e operacionais, eliminando dúvidas sobre a viabilidade;
- A necessidade da elaboração dos estudos ambientais e do plano de negócios.

A seguir, destacam-se mais alguns pontos relevantes a serem observados pelos técnicos e representantes públicos na concepção e implantação dos sistemas BRT:

O uso do solo e a consolidação da demanda - um estudo inadequado do uso do solo, das áreas de desenvolvimento estratégico e da demanda existente pode inviabilizar a implantação de um sistema de BRT em determinado corredor, visto que se trata de um transporte de média capacidade e sua implantação só se justifica com uma demanda consolidada.

Paralelo à concepção de um sistema de BRT, deve-se iniciar a avaliação da *reformulação da rede* para a alimentação e integração do sistema com suas demais linhas e com os demais modos de transporte. Para isto, deve-se conhecer bem a matriz de origem e destino da cidade e o uso do solo.

A concepção de um sistema de BRT deve estar *concatenada com as diretrizes e com as ações do plano de mobilidade do município*. No momento da contratação das pesquisas, é necessário avaliar, caso a cidade não disponha de plano de mobilidade, se não seria viável a contratação das pesquisas de elaboração do plano e do estudo, tornando a implantação do sistema mais respaldada e adequada às necessidades do município.

O alto investimento para o projeto físico e o grande número de intervenções e adequações necessárias para viabilizar a implantação física do sistema BRT, faz com que os *aspectos operacionais e lógicos fiquem em segundo plano*, não seguindo no mesmo passo que o avanço dos projetos e obras.

Um exemplo deste último caso é o BRT da Av. Bezerra de Menezes, no município de Fortaleza, executado para operar em faixa exclusiva à esquerda no canteiro central. O mesmo já está há um ano operando em faixa preferencial na direita devido ao fato de não ter sido realizada a licitação dos ônibus com porta à esquerda e por não ter-se decidido como será a operação dos ônibus do transporte metropolitano que passam pelo corredor.

A priorização do transporte público não está essencialmente ligada à implantação dos sistemas BRT. Como conclusão, outras ações de priorização do transporte público podem ser propostas em cidades com perfil de demanda ou regiões inadequadas à implantação de um BRT, são elas: proibir os estacionamentos definidos em análise com o objetivo de aumentar a fluidez do transporte coletivo; avaliar possibilidades de alterações geométricas ou canalizações do tipo “engorda” para melhorar as áreas de travessia para acesso aos principais pontos de parada; avaliar junto aos técnicos de trânsito a implantação de semáforos centralizados “inteligentes” nos principais corredores de transporte coletivo e suas aproximações com priorização do transporte coletivo; analisar o trânsito próximo às áreas de terminais e conforme a avaliação,



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

definir se há algum tipo de sinalização ou alteração de circulação que possa ser implantada de imediato ou a necessidade de operação em hora pico; caso a cidade disponha de um programa de bilhete único por integração temporal, deve ser realizada a reformulação da rede de linhas do transporte urbano de forma a permitir a integração com os demais modos (metrô, VLT, bicicleta) e a integração sem a necessidade de utilizar o terminal; e identificar possíveis áreas para implantação de sistema do tipo *Bus Rapid Service* – BRS, identificando ainda integrações (além dos terminais) para garantir no percurso de integração um tratamento viário adequado ao usuário.

() Renata de Paula Oliveira, graduação em Arquitetura e Urbanismo, trabalha na Empresa Concremat Engenharia como arquiteta e urbanista no contrato da Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados do Estado do Ceará – ARCE, prestando apoio técnico na Avaliação da Qualidade do Sistema de Transporte de Passageiros Interurbano e Metropolitano do Ceará.*