

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico - Turma 7

A Interoperabilidade dos Meios de Transporte Urbanos

Tiago Henrique França Baroni (*)

Até a década de 1990, os transportes urbanos eram projetados independentemente, sem levar em consideração os meios já existentes. Esse pensamento exclusivista deixava os investimentos para melhoria e ampliação do sistema praticamente inatingíveis, além de criar situações um tanto quanto prejudiciais à manutenção dos sistemas, como a concorrência entre diferentes meios.

Partia-se do princípio de que todos os meios de transporte deveriam abranger todos os bairros e pólos geradores de tráfego para ser alcançado o sucesso no dimensionamento do transporte público.

No início desta década, desenvolveu-se o princípio da interoperabilidade, com o sentido de mostrar a capacidade de um sistema se comunicar com outros, iguais ou não, de maneira transparente e objetiva.

Aplicando esse conceito ao transporte público de grande fluência (aqueles que transportam, proporcionalmente, as maiores massas populacionais em uma cidade ou zona urbana), pode-se definir que é a capacidade dos meios de transportes de se comunicarem, permitindo a transferência de passageiros para um ou mais meios de maneira corrente e translúcida, independentemente do modal.

Essa nova linha de pensamento, introduzida lenta e gradativamente nos grandes centros, *a priori*, induziu grandes mudanças no espaço urbano e na forma com que os meios de transporte se relacionam entre si e com os usuários.

Como exemplos mais significativos, podem ser destacados que, cada vez mais, as estações de metrô tem se transformado em pólo centralizador de linhas de ônibus, que, por sua vez, servem tanto como alimentadores, quanto como distribuidores desses passageiros. Na sequência, graças à excelente vascularização das vias urbanas, esses ônibus se subdividem em linhas com um número maior de paradas e uma maior penetrabilidade nos bairros e vias de menor fluxo.

É notável, ainda, o esforço dos grandes centros urbanos em reorganizar os transportes públicos, fazendo com que o planejamento operacional das linhas, *headways* e *transit time* sejam decididos em conjunto, criando *BRT's* e corredores exclusivos, direcionando inteligentemente o fluxo de veículos particulares para vias e faixas secundárias, privilegiando o transporte público.

Entretanto a interoperabilidade não deve ser somente física; deve, também, incluir itens de interesse público. Como qualquer produto ou serviço a ser vendido, o transporte público precisa de um “algo a mais”, com o intuito de ser interessante para

os usuários que atualmente utilizam seus veículos particulares para o deslocamento diário.

Pode ser elencados como itens adicionais à interoperabilidade física, essenciais para trazer esse público alvo para os serviços ofertados:

- **Clareza das conexões** – Apresentar em inúmeros meios (informativos audiovisuais e virtuais) as diferentes formas de conexão entre os integrantes do sistema de transporte público;
- **Confiabilidade no sistema** – Os usuários devem ter um alto nível de confiabilidade no sistema, tanto no que tange a sua capacidade de transporte quanto na sua assiduidade;
- **Integração tarifária** – O usuário deve sentir que o sistema de transporte público funciona de maneira monolítica, não somente em seu aspecto físico, mas também no quesito tarifário;
- **Garantia da vascularização** – O usuário deve ser recolhido onde quer que esteja e ser levado aonde queira dentro do espaço urbano que está inserido de maneira intuitiva e direta, ainda que necessite da flutuação entre modais durante o percurso;
- **Qualidade do meio** – Focando em desmistificar a máxima local, que indica que somente a classe menos privilegiada utiliza os meios de transportes públicos, operar com veículos em perfeito estado de conservação, limpeza e ordem, para todas as linhas, ofertando a todos os usuários um alto nível de conforto e satisfação;
- **Informações quanto às linhas e aos horários** – manter em todos os pontos de ônibus informações claras e objetivas quanto às linhas que param ali, bem como seus horários regulares e trajeto.

Os itens citados acima são alguns dos mais nítidos elementos necessários para garantir uma satisfação mínima dos usuários de transporte público e, também, para aliciar novos usuários.

A última interoperabilidade, e não menos importante, deve ser a integração de políticas públicas. Essa integração visa colocar em concordância as políticas públicas acerca do transporte público, congregando as três esferas de poder, com o objetivo de promover um crescimento e uma implantação uniforme e constante da interoperabilidade dos meios.

Torna-se improfícuo o esforço do município em promover a interoperabilidade e a melhoria dos serviços, por exemplo, se o ente público federal e estadual insiste em bonificar a compra e o uso de veículos particulares no dia a dia por meio de incentivos fiscais.

Assim, os esforços devem contar, também, com outros atores fortificantes, como a sociedade civil organizada, empresas com participação direta e indireta nos serviços de transporte público e população em geral. Esses esforços tendem a garantir a efetividade e eficácia das ações de fomento da interoperabilidade dos transportes.

O passo dado na direção da interoperabilidade dos transportes públicos se mostra como ato extremamente importante e irreversível de forma a aproximar as expectativas da população usuária e a obrigação do estado imposta pela Carta Magna.

Mais do que isso, a interoperabilidade permitiu que os esforços para integralização dos transportes se transformassem em investimentos tangíveis de custo aceitável a médio e longo prazo e, conseqüentemente, a evolução desses meios.

Entretanto, não podemos considerar essa como uma “*guerra vencida*”, haja visto que esses esforços ainda estão restritos aos grandes centros. Todas as cidades de médio porte também devem investir em interoperabilidade dos meios.

A interoperabilidade, porém, não deve ser considerada somente quando há mais de um meio de transporte. O conceito pode ser usado para promover, além da interoperabilidade de modais, a interoperabilidade de linhas e trajetos, por exemplo.

Os macroresultados, quanto envolvidos todos os atores, devem ser esperados a médio prazo, com a melhoria do fluxo de veículos, sólido incremento da mobilidade urbana, ganhos na qualidade de vida da população e incremento no número de usuários do transporte público.

() Tiago Henrique França Baroni, Engenheiro Civil, pós-graduando em Engenharia Ferroviária pela Universidade Gama Filho e mestrando em Engenharia de Transportes pela UNB com ênfase de planejamento. Coordenador de Transportes na gerência de Engenharia de Infraestrutura da empresa brasiliense, a Topocart Topografia, Engenharia e Aerolevantamentos.*