

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico - Turma 3

Mobilidade no transporte urbano

Djalma Barbosa da Silva (*)

Os crescimentos urbanos acelerados e desestruturados, aliados ao ineficiente planejamento da gestão dos sistemas de transportes de passageiros e a instabilidade da legislação, acabam por priorizar os investimentos para a aquisição e uso dos automóveis, ocasionando maior demanda por viagens em automóveis implicando diretamente na diminuição da velocidade média do fluxo, que acabam por refletir diretamente nos transportes públicos, levando a deseconomia, a queda da qualidade de vida e degradação ambiental. Tal crescimento exigirá imperiosa ação por parte dos administradores públicos, a fim de mostra a importância do transporte de passageiros para a eficiência econômica e mobilidade da população.

A falta de prioridade física para o transporte público, aliado a falta de planejamento urbano e regional e a falta de planejamento dos transportes públicos. Acaba por gerar maior tempo de viagem, maior custo operacional, baldeações, irregularidade do serviço, imobilidade, desconforto, insegurança, opção pelo automóvel, opção pelo clandestino, maiores custos urbanos, perda de demanda, queda na qualidade de vida e a redução da eficiência dos transportes.

Priorizar os deslocamentos de passageiros através dos transportes públicos é fundamental. Investindo no aumento da frota de veículos dos diversos modais de transportes públicos, priorizando, portanto a qualidade, reduzindo os custos, melhorando o nível de serviço e mantendo ou reduzindo as tarifas atuais.

Porém, como melhorar o nível de serviço e reduzir as tarifas atuais?

Parte da solução dos problemas de transporte passa pela mudança de padrões de gestão regional e de administração da demanda. Investimentos nos transportes públicos poderão reduzir os custos econômicos dos deslocamentos, mesmo com uma frota crescente de veículos particulares.

Os transportes públicos na maioria das cidades brasileiras estão caminhando para a extinção, sem que nada seja feito para que se reverta às práticas atuais.

O transporte aumenta a oferta de empregos e as trocas comerciais, no lado ambiental o transporte adequado ajuda a reorganizar o espaço urbano e regional.

É imprescindível que seja abordada a questão da pobreza urbana e seus reflexos sobre os transportes de passageiros. O tema é raramente indicado com precisão nos estudos e projetos de política tarifária. A má distribuição de renda gera uma urbanização desequilibrada e constitui problema a ser resolvido.

Isso é componente básico de qualquer política do setor público e tem impactos

decisivos sobre as taxas de mobilidade no transporte de passageiros, desde o ônibus até o avião, mas sempre passando pelos automóveis.

O quociente entre a renda média dos mais ricos e a dos mais pobres faz do Brasil um país de forte desigualdade.

A melhoria da distribuição de renda em um primeiro momento aumenta a demanda por transporte público, mas também transfere parte da demanda para o transporte individual, tornando ainda mais importante o privilégio para os meios coletivos evitando-se que partes dos ganhos de renda se percam nos congestionamentos.

A maior parte da população é cativa dos transportes públicos. Mudanças estruturais ou conjunturais na renda têm reflexos imediatos no aumento da acessibilidade e mobilidade, gerando uma maior demanda por transportes públicos.

O automóvel gera empregos, arrecada impostos e traz desenvolvimento significativo. Mas a racionalização dos transportes públicos reduz os custos econômicos e melhora a qualidade de vida através de investimentos em meios de maior eficiência e eficácia.

A construção de ruas e avenidas, túneis e viadutos é uma melhoria temporária, pelo aumento do número de carros, apenas transfere o congestionamento de lugar.

Os congestionamentos nas áreas urbanas apresentam custos que são camuflados, não sendo, por isso, corretamente considerados.

Embora exista um caso de amor entre a humanidade e o automóvel, há que se entenderem os seus custos e impactos sobre a economia e a qualidade de vida urbana.

Cidades que vêm investindo na priorização e melhoria dos transportes públicos tendem a terem menos desperdícios nos custos urbanos, pois à medida que diminui o tempo gasto no percurso casa-trabalho tem-se um aumento da capacidade laborativa das pessoas.

Investir nos transportes de massa em curto prazo com o conceito de BRT envolve elementos importantes, como infra-estruturar, planejamento e controle operacional. O BRT é formado por estações de transferência e infra-estrutura adequada; veículos articulados ou bi articulados; corredores exclusivos com espaços para ultrapassagens; embarque / desembarque pela esquerda (junto ao canteiro central das avenidas); embarque em nível; pagamento desembarcado; e sistema mais seguro, rápido, eficiente e confiável. Ferrovia, metrô e barcas exigem recursos elevados, portanto são projetos a longos prazos.

A infra-estrutura deve ser construída pelo Estado, cabendo a operação e o custo de manutenção ao setor privado.

O investimento em transporte de massa não se paga sozinho (só pela receita das tarifas), mas com benefícios externos, provenientes da diminuição dos congestionamentos e das suas conseqüências, além das vantagens não-monetárias que um sistema de transporte público racionalizado oferece à população.

Os sistemas de transporte de massa exigem que os indicadores de qualidade, bem como todas as obrigações das diversas partes envolvidas, sejam definidos em contrato, nos casos de concessão ao setor privado. Afim de não prejudicar a população, pois,



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

todo usuário tem o direito de receber um serviço de transporte público adequado, respeitador e digno.

() Djalma Barbosa da Silva, Formado em Marketing e Comunicação, atualmente cursando pós-graduação em Comunicação Empresarial, trabalha na CBTU - Companhia Brasileira de Trens Urbanos / Superintendência Recife Técnico de Gestão.*