

O TRANSPORTE COLETIVO URBANO A PARTIR DO CONCEITO DE MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL: um estudo de caso em Ribeirão Preto-SP – Brasil

André Barioni
Instituto de Geografia – IG/UFU
Universidade Federal de Uberlândia
barioni.geo@gmail.com

William Rodrigues Ferreira
Prof. Dr. Do Instituto de Geografia – IG/UFU
Universidade Federal de Uberlândia
wferreira@ufu.br

Resumo: O presente artigo traz o desenvolvimento da pesquisa sobre o transporte coletivo urbano e da mobilidade urbana do município de Ribeirão Preto-SP – Brasil. Na investigação, a partir de um referencial teórico-metodológico, foi possível perceber que os espaços urbanos nos países em desenvolvimento foram adquirindo com o tempo problemas gravíssimos nos seus vários aspectos, e isso não foi diferente para o da mobilidade urbana. O objetivo da pesquisa é evidenciar as causas dos problemas de mobilidade, especialmente o de transporte coletivo por ônibus, e sugerir propostas a partir dos princípios do conceito de “Mobilidade Urbana Sustentável”, esta que vem sendo desenvolvida há algum tempo por países do Norte como a Holanda e a Espanha e, em menor tempo, em pauta do Ministério das Cidades, no Brasil.

Palavras-chave: Transporte Coletivo Urbano; Mobilidade Urbana Sustentável; Geografia dos Transportes.

Abstract: The present article brings the development from the research on the urban collective transportation and of the urban mobility of the municipal district of Ribeirão Preto – Brazil. In the investigation, starting from a referential theoretician-methodological, was possible to realize that the urban spaces in the countries in development were acquiring with time serious problems in your several aspects, and that was not different for that of the urban mobility. The research goal is to evidence the mobility problems causes, especially the one of collective transportation by bus, and to suggest a purpose from the concept principles of “Sustainable Urban Mobility”, this one that has been developed there is some time for countries of the North as Holland and Spain and, in smaller time, in the Cities Department list, in Brazil.

Keyword: Urban Collective Transportation; Sustainable Urban Mobility; Transport Geography.

INTRODUÇÃO

Com a aceleração do processo de urbanização após a Segunda Guerra Mundial as cidades brasileiras passaram a coexistirem com os problemas de mobilidade devido à falta de recursos locais e a falta de políticas urbanas adequadas, que optam por minimizar as causas e não resolver os problemas, consolidando o seu plano de governo. Junto a isso, temos a acelerada produção industrial e as facilidades cada vez maiores de compra de um automóvel.

O processo de urbanização se acelerou devido às condições de trabalho impostas no campo se caracterizando como um processo de “Êxodo Rural”. E, além desse processo, o

meio urbano já possuía vantagens sobre o meio rural, como um espaço das técnicas, garantindo certa qualidade de vida, não encontrada no campo.

Neste cenário de expansão urbana, o transporte público coletivo ganhou forças por ser um transporte democrático e de massa, e, como todo sistema de transporte, os seus investimentos são elevados e na maioria dos casos brasileiros o governo local recebeu investimentos do governo federal através do Ministério dos Transportes.

O governo federal começou a desenvolver estudos e planos pelo Brasil após a década de 1970, por meio de dois organismos hoje já extintos: a EBTU – Empresa Brasileira de Transportes Urbanos – e a GEIPOT – Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes Urbanos – segundo Vasconcellos (2001). De acordo com este autor, essa década de 70 é caracterizada pela “*reavaliação do planejamento do transporte, quando a sociologia foi pela primeira vez usada de forma apropriada para analisar a estrutura e as mudanças sociais*”. Desde então, as ciências humanas e sociais foram ganhando mais espaços e vêm garantindo em várias áreas estudos preciosos para mudar as políticas públicas de mobilidade em uma tentativa de garantir melhorias na qualidade de vida para os cidadãos, mas, ainda sim, prevalecem as questões técnicas muitas vezes voltadas ao desejo reivindicado de uma classe social.

Os estudos e análises que foram feitos sobre a mobilidade urbana devido à urgente necessidade de uma política de reforma urbana para o Brasil com base em uma condição urbana deteriorada quase nada ou pouco saíram do papel. De acordo com o Ministério das Cidades (2006), nesse período foram priorizados programas voltados para a habitação através do BNH – Banco Nacional da Habitação, uma questão também urgente dentro de uma pauta de reforma urbana. Na medida em que áreas urbanas cresciam, crescia também a segregação espacial movida pelo mercado de terras.

A população começa a reivindicar soluções para os problemas de mobilidade que se agravava com o tempo, pois, os bairros que possuem o preço da terra mais baixo são aqueles afastados e desprovidos dos recursos básicos necessários para uma qualidade de vida. Essas pessoas começam a depender do transporte coletivo urbano para fazer suas viagens diárias; um modo de transporte social e democrático, segundo Ferraz e Torres (2001). Mas esse meio de transporte não tem o papel simplesmente de possibilitar a mobilidade para os que não têm alternativas,

Em geral, todos os segmentos da sociedade são beneficiados pela existência do transporte público: os trabalhadores, porque podem atingir o local de trabalho; os empresários, porque dispõem de mão-de-obra e do mercado consumidor com facilidade; e o conjunto da sociedade, porque, através do transporte coletivo, pode usufruir todos os bens e serviços que a vida urbana oferece. (SANTOS, 2003, p.01).

Nesta posição social, o transporte coletivo urbano passa a ser taxado como um meio de transporte de classe econômica de baixa renda, daqueles que não possuem recursos para adquirir outros meios individuais para cumprir um trajeto. E, o automóvel, em especial, passa a adquirir certo *status* econômico e social. Segundo Santos (2003), “*O principal desafio dos planejadores de sistema de transporte público é atrair cada vez mais os usuários do automóvel*”, com isso poderia melhorar a mobilidade de uma cidade.

Segundo Vasconcellos (1999), as cidades foram organizadas e adaptadas para as necessidades da classe média, possuidora de um consumo exorbitante. No estilo de vida consumista, o que então era socializado passa a ser individual, e o meio de transporte mais adequado para este estilo é o automóvel. Esse meio de transporte apresenta características vantajosas como a privacidade, a flexibilidade e o conforto para os cidadãos que podem comprá-lo e mantê-lo, segundo Ferraz e Torres (2001). Até certo momento histórico foi possível aceitar essa idéia, mas, com o tempo as facilidades de compra foram aumentando e

muitas pessoas passaram a adquirir o automóvel, exigindo mais investimentos no sistema viário. Segundo Vasconcellos em entrevista para o Universo do Conhecimento¹, não cabem todos os automóveis na malha viária das cidades e, como exemplo, citando a cidade de São Paulo, bastam 15% da frota para criar congestionamentos. Em uma análise da dinâmica urbana, verifica-se que a contínua expansão da malha viária também não é possível.

De acordo com essas idéias, temos duas situações reais: a primeira é que o fato de atrair usuários de automóveis para o sistema de transporte coletivo urbano suavizaria até certo momento o trânsito dos congestionamentos, possibilitando um aumento na capacidade do transporte público por ônibus, mas novas pessoas adquiririam o veículo individual, pois as vantagens de não possuir congestionamentos em um sistema viário sem restrições para o transporte particular, também aguçaria o uso do automóvel; na segunda situação, verifica-se que com congestionamentos as vantagens que o automóvel possui desaparecem motivando certa pressão sobre o poder público para mais investimentos no sistema viário, provocando incentivo ao uso desse meio de transporte. Ou seja, nas duas situações o uso do automóvel é incentivado e, portanto, com o aumento do tráfego gera um círculo vicioso no sistema de transporte e quem sai prejudicado por duas vezes é o usuário do transporte coletivo urbano que além de ficar preso nos congestionamentos, ainda deverá pagar uma passagem mais cara, pois o custo do serviço aumentará sendo atribuído ao custo da passagem.

Com o aumento do tráfego, o transporte público torna-se mais lento e menos confiável, reduzindo sua demanda e sua receita. São necessários mais veículos para prestar o mesmo serviço e os custos aumentam. Os usuários cativos do transporte público são prejudicados e os usuários potenciais são desestimulados. Aqueles que podem transferem-se para o transporte particular, aumentando o congestionamento e alimentando o círculo vicioso. (ANTP, 1997, p.18).

Além do círculo vicioso, no livro “*Transporte Humano: cidades com qualidade de vida*”, publicado pela ANTP – Associação Nacional dos Transportes Públicos, em 1997, a expansão urbana devido aos investimentos para o uso do automóvel e a especulação imobiliária, também prejudicam a qualidade do sistema de transporte coletivo urbano, gerando uma insustentabilidade nas cidades.

As facilidades de uso do automóvel incentivam a expansão urbana. As distâncias aumentam e novas vias são necessárias. As redes de equipamentos públicos – água, esgoto, iluminação – tornam-se mais caras. Os ônibus precisam trafegar mais, reduzindo sua rentabilidade. Algumas áreas tornam-se críticas, com o transporte público altamente deficitário. A área urbana aproxima-se da insustentabilidade. (ANTP, 1997, p.19).

Junto a todos esses problemas acima citados prejudicando todo o sistema de mobilidade urbana, podemos atribuir ao uso excessivo do automóvel os problemas ambientais e o de saúde pública. Segundo o Ministério das Cidades (2006) o automóvel “*gera 17 vezes mais poluição, consome 6,4 vezes mais espaço na via e gera um custo de transporte oito vezes maior que o ônibus*”, atualmente. E, sobre a saúde pública, podemos evidenciar a questão dos acidentes de trânsito no Brasil: na distribuição em porcentagem dos óbitos por causa externas, segundo algumas causas², em 1980 os acidentes de trânsito marcavam 31,7% e em 2005 subiu para 32,1%. Quando delimitado por faixa de idade, no grupo de 20 a 29 anos, esse número aumenta, em 1980 apontou 30,9% e em 2005 essa porcentagem era de 39,7%, segundo o IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Em 2006 o Brasil teve 320.333 mil acidentes com vítimas, sendo vítimas fatais 19.752 mil, segundo o Anuário Estatístico do

¹ Ver: <http://www.universodoconhecimento.com.br/content/view/188/>, acessado em 2009.

² Acidentes de Trânsito, Homicídios, Suicídios e Outras causas.

Denatran – Departamento Nacional de Trânsito – (Renaest – Registro Nacional de Acidentes e estatísticas de trânsito), de 2006.

Neste momento é necessário pensar em alternativas adequadas para o trânsito das cidades e a proposta dessa pesquisa é a de trabalhar com o conceito de Mobilidade Urbana Sustentável, que busca na discussão da inclusão social a tentativa de modificar elementos da reprodução do sistema de transporte, priorizando outras modalidades que não o automóvel, que, aliás, passaria a encontrar dificuldades em uma nova organização do espaço físico.

Mobilidade Urbana Sustentável

O transporte é multidisciplinar em relação às ciências que o estudam³, sendo uma delas a Geografia, que através da Geografia dos Transportes utiliza conceitos geográficos para analisar os processos dessa atividade de mobilidade no Espaço Geográfico.

O conceito de Mobilidade Urbana é entendido como,

Um atributo associado às pessoas e aos bens; corresponde às diferentes respostas dadas por indivíduos e agentes econômicos às suas necessidades de deslocamento, consideradas as dimensões do espaço urbano e a complexidade das atividades nele desenvolvidas. (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007, p.41).

Ou seja, corresponde às facilidades de deslocamento pela área urbana. Mas, quando esta mobilidade começa a adquirir problemas, criando entraves até mesmo que definem o meio de transporte a ser utilizado, verifica-se que o trânsito está caminhando para uma situação que denigre a qualidade de vida. Nota-se através desse contexto de baixa qualidade de vida nas cidades que é necessário um plano urbano voltado para a mobilidade urbana que tenha um planejamento integrado de transporte e uso do solo. Foi o que o governo federal fez, aprovou o Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257/01) depois de treze anos da Constituição do Brasil (1988), carta magna que contém um capítulo específico voltado para a política urbana.

Com o Estatuto da Cidade, algumas ações de política pública se tornam obrigatórias, preocupadas com o futuro da urbe e das pessoas que aí moram. É o caso da criação do Plano Diretor, obrigado para cidades com mais de 20 mil habitantes. Com esse plano, teoricamente as cidades se previnem de problemas posteriores, além de passar a existir teoricamente um controle social sobre as ações do capital no que se refere principalmente ao uso do solo.

Dentre as obrigações, em relação à mobilidade, as cidades que possuem mais de 500 mil habitantes⁴ deverão fazer um Plano de Transporte Urbano Integrado, atualmente substituído pelo Ministério das Cidades através da SeMob (Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana) para o PlanMob – Plano de Mobilidade Urbana. Esta substituição é importante na medida em que ela vem com uma nova proposta que é a de Mobilidade Urbana Sustentável.

O primeiro órgão que se preocupou com a qualidade de vida em relação à situação do trânsito nas cidades brasileiras foi a Associação Nacional dos Transportes Públicos. A ANTP publicou uma cartilha em ano de eleição, em 1996, intitulada “*Projeto Transporte Humano*”, que resultou posteriormente na publicação do livro “*Transporte Humano: cidade com qualidade de vida*”, em 1997. Este fato marcou o início de certa preocupação com as pessoas que vivem nas cidades, colocando de lado o privilegiado uso do automóvel⁵. Mas, foi com a

³ Os estudos sobre o transporte são realizados também pela Sociologia, Psicologia, e Engenharia Civil.

⁴ O Ministério das Cidades orienta que todas as cidades com mais de 100 mil habitantes devem elaborar um Plano de Mobilidade Urbana, pois em relação a outros países, esse número de habitantes já é considerado como uma densidade populacional relevante causador de problemas de mobilidade urbana.

⁵ Essa dicotomia entre viver ou mover é apresentada por Vasconcellos em sua dissertação de Mestrado em Ciência Política na USP, defendida em 1988, mesmo ano da criação da nova Constituição da República. Sua

criação do Ministério das Cidades⁶ que essa preocupação tardia se tornou evidente, se possível dizer, como uma obrigação do próprio poder público, mas mais especificamente do municipal.

É nesse ambiente de fortalecimento da política urbana que foi criado, em 2003, o Ministério das Cidades, reunindo as áreas mais relevantes, do ponto de vista econômico e social, e de estratégia do desenvolvimento urbano, em torno de uma Política Nacional de Desenvolvimento Urbano que pretende, como objetivo último, a melhoria das condições materiais e subjetivas de vida social e a garantia da sustentabilidade ambiental, social e econômica. (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007, p.19).

O Ministério das Cidades através da SeMob, por meio de uma proposta de Mobilidade Urbana Sustentável, busca implementar ações de melhoria para as condições de mobilidade das pessoas e de diminuição das deseconomias das cidades seguindo quatro princípios que são o de inclusão social, o de sustentabilidade ambiental, o de gestão participativa e o de democratização do espaço público. Esses quatro princípios definem o seu conceito como,

[...] entendida como um conjunto de políticas de transporte e de circulação que visam proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, por meio da priorização dos modos de transporte coletivo e os não-motorizados, de forma efetiva, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável; apoiar o desenvolvimento institucional, regulatório e de gestão do setor; coordenar ações para a integração das políticas de mobilidade urbana e destas com as demais políticas de desenvolvimento urbano. (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2006, p. 18).

A partir desse conceito, as cidades passam teoricamente a serem construídas para todos os cidadãos e não mais para os automóveis ou para aqueles que detêm esse tipo de transporte, como é uma prática das Administrações Municipais.

Nesse cenário, o transporte público, especialmente por ônibus, entra para a discussão das políticas públicas, verificando que este tipo de transporte é a alternativa mais adequada para a nova organização das cidades e as novas exigências relacionadas à sustentabilidade, a inclusão social e a democratização do espaço público; além de ser o meio de transporte de massa mais barato em relação aos investimentos de planejamento, operação e equipamentos, muitas cidades já se apropriam desse sistema.

A prioridade ao transporte público por ônibus tem se mostrado eficiente quando este é segregado nas vias, com sinalização específica, possibilitando um aumento na sua velocidade, um menor custo operacional e um ganho na confiabilidade e regularidade dos serviços. No entanto é necessário observar que existem critérios técnicos para a implementação dos chamados Corredores Exclusivos, pois a implantação dos mesmos, aleatoriamente, pode piorar o quadro de problemas no sistema de mobilidade urbana em nossas cidades.

É nesse contexto que a pesquisa se encontra, tendo como objetivo de evidenciar as causas dos problemas de mobilidade, especialmente os de transporte público por ônibus no município de Ribeirão Preto-SP, mostrando como esse modo de transporte é planejado, organizado, operado e gerenciado, investigando a sua criação e a sua evolução, para buscar uma alternativa mais adequada para que todos desfrutem igualmente de melhor qualidade de vida. E, para isso, utilizaremos o mesmo conceito que o Ministério das Cidades vem

dissertação se tornou um livro em 1999 e foi intitulada como “Circular é preciso, viver não é preciso: a história do trânsito na cidade de São Paulo”. Este livro mostra como foi o desenvolvimento das políticas públicas do transporte na cidade de São Paulo revelando o privilégio do automóvel sobre a própria vida dos cidadãos.

⁶ O Ministério das Cidades: “*Os principais objetivos para o desenvolvimento urbano são: integrar o transporte ao desenvolvimento urbano, reduzir as deseconomias da circulação, ofertar um transporte público eficiente e de qualidade, e contribuir para o desenvolvimento econômico*”. (2006, p.40).

desenvolvendo no Brasil, o de Mobilidade Urbana Sustentável, o que nos permite avaliar as ações que o governo federal deseja, e analisar se as políticas públicas e as ações de planejamento do município em questão estão adequadas a essas orientações.

JUSTIFICATIVAS E METODOLOGIA

Numa escala espaço-tempo nossa pesquisa se restringe a cidade de Ribeirão Preto-SP, mas que não é exata no número de sua população já que é classificada como o pólo de uma região administrativa do estado de São Paulo recebendo diariamente muitas pessoas flutuantes, ou seja, pessoas que usam a cidade para trabalhar ou estudar, por exemplo, mas que moram em outros municípios. Considerando o tempo histórico, a pesquisa tem influência a partir do início dos estudos de Geografia dos Transportes nos Estados Unidos com base teórica na corrente Teorético-Quantitativa. Assim, não buscamos nos aprofundar na história da origem do transporte público em Ribeirão Preto, mas buscamos entendê-la a partir da década de 1950 e dentro desta perspectiva, separamos a história em dois momentos, antes da Transerp e depois da Transerp, a partir de 1980 na cidade.

A Transerp⁷ – Empresa de Trânsito e Transporte Urbano de Ribeirão Preto S/A – é o órgão que gerencia o transporte público da cidade, trabalhando com a administração e fiscalização, principalmente, pois a operação é realizada pela TRANSURB – Associação das Empresas de Transportes Coletivo Urbano de Ribeirão Preto – que reúne três empresas permissionárias: a TURB – Transporte Urbano S/A⁸; a TRANSCORP Ltda do Grupo Passaredo; e a Rápido D’Oeste Ltda.

As três empresas juntas possuem para o Sistema de Ônibus 84 linhas urbanas, com uma frota de 307 veículos com capacidade média de transportar 70 usuários, sendo destes 38 em pé. Além dos ônibus, a empresa possui também um Sistema Complementar⁹ chamado de Leva e Traz, com 31 rotas com um total de 34 microônibus, segundo a Transerp. Suas linhas estão organizadas em radiais e diametrais, muito provavelmente devido à rápida expansão urbana, sem controle e regulamentação, e ainda, pouca demanda de passageiros, como expresso abaixo sobre histórico uso do solo,

A ocupação urbana foi pouco planejada ao longo desses anos, até a década de 70 poucas leis atuavam no surgimento dos loteamentos. O adensamento e da expansão da área urbana se deu praticamente ao “sabor dos investimentos imobiliários”. Já o início da década de 80 foi marcado pelo intenso processo de verticalização na área central e nos bairros mais antigos, enquanto que o adensamento populacional da periferia cresceu cada vez mais com a implantação de conjuntos habitacionais e loteamentos sem muitas restrições. (FREITAS & LOMBARDO, 2006, p.05).

Ribeirão Preto está em uma localização estratégica no Estado de São Paulo, observada no mapa 01. O Município tem a terceira posição do estado em relação à influência de sua gestão para os demais municípios, perdendo apenas para São Paulo e Campinas, as duas, regiões metropolitanas.

⁷ A Transerp foi criada pelo incentivo da escolha para desenvolver o Programa Piloto do Sistema de Tróleibus, da EBTU, em 1980. É uma empresa de Sociedade de Ações, sendo que a prefeitura possui 51,0% das ações.

⁸ A TURB é a sucessora da Empresa Andorinha, fundada em 2003, pertence ao Grupo Comporte.

⁹ Este Sistema Complementar é o resultado do processo de retirada de veículos clandestinos da cidade. Foi uma reutilização das vans. Este sistema é gratuito e tem a função de levar o usuário até a parada de ônibus mais próxima, ou seja, complementar a viagem para os locais onde os ônibus convencionais não circulam.

Este município quando comparado com algumas capitais do Brasil, possui papel maior ou igual em boa parcela de aspectos, principalmente no econômico e social, segundo o IBGE, por meio do jornal A Cidade (2008).

Mapa 01 – Localização Geográfica do município de Ribeirão Preto-SP



Fonte: Instituto Geográfico e Cartográfico, www.igc.sp.gov.br. 2008.

O município foi classificado como capital regional de categoria B¹⁰. Sua influência é medida pelas relações econômicas que mantém com as demais cidades, e a necessidade dessas em buscar em Ribeirão Preto serviços e produtos que não estão à disposição nos municípios menores e ao redor. Pode ser considerada nessa influência a oferta de serviços gerais prestados pelo município como a educação e a saúde, além da presença de órgãos públicos de gestão mais especializada. Nota-se no mapa 01 a proximidade do município com a rodovia SP-330, mais conhecida com Via Anhanguera, rodovia que permite acessibilidade tanto para São Paulo, capital do estado e a cidade de Santos, direção Sul, como para outros estados do interior do Brasil, como Minas Gerais e Goiás, na direção Norte, mudando apenas o nome para BR-050. Veja na figura 01 as distâncias de algumas capitais em quilômetros a partir do município de Ribeirão Preto.

A sua influência ultrapassa a região administrativa que lhe possui como referência para o estado, lhe atribuindo o nome. “*Ribeirão tem uma influência direta sobre 71 municípios, numa área de 36 mil Km², com uma população de 2,439 milhões de pessoas. O PIB (Produto Interno Bruto) per capita é de R\$ 14, 156 mil*”, conforme a reportagem do jornal A Cidade (MORAIS, 2008, p.A9). A região administrativa de Ribeirão Preto é composta por 25 municípios, com uma população de 1,1 milhões de habitantes, sendo que 47,5% destes estão no município de Ribeirão Preto, única com mais de 500 mil habitantes. Em 2008, segundo o SEADE – Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados –, o município possuía 563.912

¹⁰ A categoria B para as capitais regionais, segundo o IBGE (2008), são as que possuem “população média de 435 mil habitantes e que foram citadas ao menos 406 vezes nos questionários”. (MORAIS, 2008, p.A9).

mil habitantes em uma área de 650,37 Km², com grau de urbanização de 99,68% e densidade demográfica de 867,06 habitantes/Km².

Outros dados importantes apresentados pela SEADE, referentes à sua estrutura populacional, é a porcentagem de menores de 15 anos (21,11%) e com mais de 60 anos (11,70), já que estas pessoas são dependentes do sistema de transporte público da cidade, ou seja, juntos somam 32,81% dos habitantes.

Figura 01 – As distâncias das capitais em quilômetros a partir de Ribeirão Preto-SP



Fonte: www.ribeiraoeregiao.com.br/mapas.asp. 2008.

Sobre o IDHM – Índice de Desenvolvimento Humano Municipal – Ribeirão Preto obteve o índice de 0,855 em 2000, com um PIB per capita de 18.311,88 mil reais, ou seja, nos dois itens é superior à média do estado, que possui os índices de 0,814 e PIB per capita de 17.977,31 mil reais. Em comparação ao Brasil, sua posição é de 21º lugar no ranking. É o único município do interior, portanto não capital, que possui uma concessionária da Porsche, além de possuir 25 marcas de carros em concessionárias autorizadas, segundo o caderno Cia & Rodas, (2009)¹¹.

Seguindo a idéia do João Guilherme Lacerda, da ONG Transporte Ativo, em reportagem para o jornal A Cidade em 19/12/2008, diz que quanto mais rico o município, mais automóveis ele terá, foi elaborada a tabela 01. Essa idéia generalizada não é totalmente válida, mas tem certo fundamento no Brasil, país em desenvolvimento como o restante da América do Sul, onde estes passaram ou ainda passam por uma expansão urbana e um processo de urbanização aumentando as distâncias devido ao mercado de terras e também pelo motivo de que o automóvel recebe um valor de *status* por ter um valor econômico alto, mesmo considerando que existem os chamados carros populares. Um automóvel popular varia em média em torno de R\$ 22.000,00 no Brasil e o salário mínimo atual é de R\$ 465,00 (a partir de 01/02/2009).

¹¹ Este caderno pertence ao Jornal A Cidade de Ribeirão Preto-SP, e é publicado semanalmente de quarta-feira.

Para a realização da tabela 01 foram utilizados cinco municípios de cinco estados diferentes do Brasil, todos de porte médio, não capitais. Os aspectos selecionados para a comparação são: a população total, o PIB (Produto Interno Bruto), o PIB per capita e a frota total. Para analisar a quantidade de pessoas/veículos foram calculados os dados da frota dividido pela quantidade populacional.

Tabela 01 – Comparação entre cidades médias brasileiras, não capitais, em relação à riqueza e quantidade de pessoas/veículos.

	Uberlândia- MG	Feira de Santana- BA	Ribeirão Preto-SP	Londrina- PR	Joinville- SC
População (IBGE, 2008) ¹	622.441	584.497	558.136	505.184	492.101
PIB (milhões de reais, 2006) ¹	10.267.118	3.853.347	11.270.963	6.217.351	9.149.044
PIB per capita (mil reais, 2006) ¹	17.101,37	7.191,00	20.139,00	12.733,00	18.785,00
Frota total* ²	199.066	98.086	278.963	214.992	198.959
Quantidade de pessoas/ veículo	3,1	5,9	2,0	2,3	2,4

* Considerou como frota os meios de transportes: o automóvel, a caminhonete, o microônibus, a motocicleta, a motoneta e os ônibus.

Fonte: 1. Wikipédia apud IBGE - pt.wikipedia.org/wiki/P%C3%A1gina_principal. 2009.
2. IBGE (Cidades) - www.ibge.gov.br/cidadesat/topwindow.htm?1. 2009.

De acordo com a tabela, quanto mais rica a cidade de porte médio brasileira, maior será sua frota; não é uma proposta totalmente válida, pois isso dependerá de outras características do município, não relacionando apenas ao PIB e a frota total de veículos. Veja o município de Londrina, tem um PIB menor que o de Uberlândia, mas possui uma frota maior de veículos. Mas, em compensação, o município de Ribeirão Preto possui o maior PIB da tabela e a menor quantidade de pessoas/veículos; e, com uma população maior que a de Ribeirão Preto, mas um PIB inferior, o município de Feira de Santana no estado da Bahia possui 5,9 pessoas para cada veículo.

Esses dados são imperativos, na medida em que o município, como sede de uma região administrativa importante, e pólo de influência de uma área ainda maior, deveria oferecer serviços de qualidade, principalmente aqueles relacionados à mobilidade urbana. Mas, não é o que vem sendo feito. Conforme a população do município cresce, deveria aumentar também a demanda de passageiros de ônibus; e isso não poderia ser apenas um reflexo do crescimento populacional do município, deveria ser ações de políticas públicas que deveriam estar voltadas para os transportes mais essenciais, divulgando sua importância para a construção de uma cidade com qualidade de vida.

Vejam agora os números do transporte público de Ribeirão Preto na tabela 02,

Tabela 02 – Os números do transporte em Ribeirão Preto-SP

	2.006	2007	2.008	Variação % em dois anos
Viagens de ônibus	55.454.263,00	54.779.629	53.762.251,00	-3%
Frota de ônibus	302	311	311	+2,9%
Frota de carros	181.640	193.966	207.843	+14,4%
Frota de motos	72.907	82.656	90.862	+24,6%
Habitantes	549.596	556.340	563.166	+2,4%

Fonte: Jornal A Cidade apud Transerp e Fundação SEADE, 2008.

Os números do transporte público por ônibus de Ribeirão Preto mostram um processo ruim, vendo que está diminuindo o número de passageiros nas viagens por ônibus e o

município continua crescendo em relação a sua população, a frota de carros e, principalmente, a de motos. Esse aumento da frota de motos ocorre pelo fato de ser um meio de transporte mais acessível economicamente, mas que não possui segurança no trânsito (acidentes de maior gravidade) e muito menos comodidade as condições ambientais (chuva, vento e sol), mas oferece a flexibilidade e a confiabilidade, o que já sustenta a opção de comprar a motocicleta, pois estamos em um momento em que o tempo (horas) é privilegiado. Essa opção pela motocicleta mesmo sendo ela de risco pela insegurança do trânsito é derivada da falta de confiança no sistema de transporte público por ônibus.

Para analisar este fato, foi feita uma pré-análise por meio de questionário com os usuários do transporte público do município, com o interesse de saber a opinião sobre o sistema. A intenção é utilizar uma divisão entre público-alvo em uma posição organizacional, analisando as respostas dos usuários de um lado e as respostas dos funcionários do sistema de transporte, do outro. Isso será feito para caráter comparativo com a finalidade de descobrir se as opiniões divergem ou não sobre o mesmo sistema. Para a elaboração do questionário foi proposto o uso de 12 fatores que são classificados como essenciais para a qualidade da mobilidade dos usuários de transporte público coletivo, segundo Ferras & Torres (2001), que são: a acessibilidade, a frequência de atendimento, o tempo de viagem, a lotação, a confiabilidade, a segurança, as características dos veículos, as características dos locais de parada, o sistema de informações, a transbordabilidade, o comportamento dos operadores e o estado das vias.

Em desenvolvimento, a pesquisa se encontra em momento de análise dos dados adquiridos na empresa Transerp e na Prefeitura do município que estão relacionados ao sistema operacional e à rede de transporte público, como também, sobre a caracterização e a distribuição da população e os dados sócio-econômicos, necessários para entender a dinâmica urbana e de mobilidade; além dos dados relacionados ao planejamento e operação desse modo de transporte.

Por meio desses dados, sobrepostos a outros, como a distribuição do comércio e serviços e pólos geradores de tráfego, pode-se mapear onde os fluxos acontecem com maior e menor intensidade, e, através disso, buscar alternativas baseadas na Mobilidade Urbana Sustentável, pois até o presente acreditamos que os problemas se encontram na operação e planejamento do sistema de transporte público coletivo.

RESULTADOS E DISCUSSÕES

Por meio de uma pré-análise instituída por questionários feitos aos usuários do sistema de transporte público por ônibus podemos inferir alguns comentários sobre a visão de quem usa o sistema. Foram respondidos 21 questionários, por pessoas de distintos grupos sociais e em diferentes situações.

Apesar do pequeno número de questionários respondidos, a intenção foi fazer uma pré-análise para conhecer quem são os usuários cativos desse modo de transporte, e o que consideram importante mudar para que o sistema de transporte público alcance o devido grau de eficiência desejado, e conseqüentemente, a confiabilidade para o seu uso. O questionário foi constituído por dezenove questões, podendo ser colocadas ou não observações pessoais, sendo que estas foram consideradas para se ter uma idéia melhor daquilo que os usuários pensam sobre o sistema.

As primeiras perguntas foram relativas à idade e ao sexo dos usuários, sendo em sua maioria participantes do sexo feminino (76,2%), com idade entre 18 e 62 anos, com uma média de 35 anos. Aproximadamente 33% dos entrevistados que responderam têm o nível superior completo, sendo que os entrevistados com o ensino médio e superior incompleto

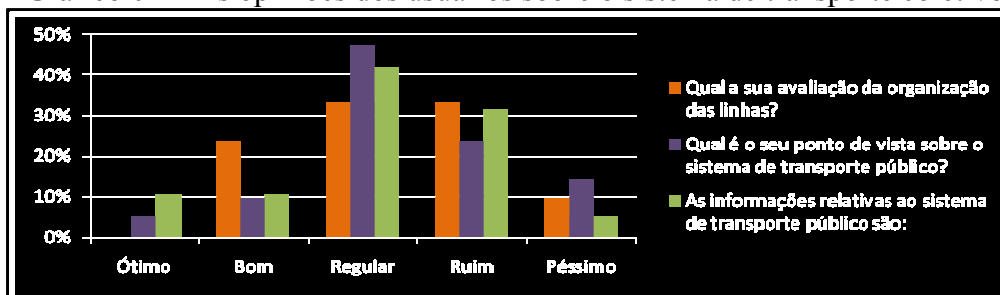
juntos, contam com uma porcentagem de 52,3%. Em relação à quantidade de ônibus que usam, a média é de 2,9 ônibus por dia e de 13,7 ônibus por semana.

Sobre o tipo de passagens usadas, apenas uma pessoa respondeu utilizar o sistema gratuito, sendo 42,8% estudantes (que pagam 50% do valor da tarifa) e 52,3% a tarifa “cheia” (no valor de R\$ 2,20).

Questionados sobre a avaliação da organização das linhas (readequação dos itinerários), 66,6% das pessoas assinalaram os conceitos regular ou ruim. E, na mesma questão, 60% consideraram que esta mesma organização supre as suas necessidades diárias, mas que em uma distância relativamente curta, são necessários dois ônibus (47,3%). Se existe uma organização ou não das linhas, das 18 pessoas que responderam a questão, as opiniões ficaram divididas (50% para cada resposta).

Sobre a necessidade de um terminal para fazer a integração entre ônibus, 52,4% das pessoas acreditam ser útil para não pagar por outra passagem; mas, 23,8% acreditam que a revitalização da área central é um projeto bom para a cidade, e nesse caso, não precisaria de um terminal. No ponto de vista geral do usuário sobre o sistema, 47,6% assinalaram o conceito regular, com uma tendência negativa, pois se juntar os conceitos ruim e péssimo, a porcentagem é de 38,5%. Já no outro extremo, bom e ótimo, representa uma porcentagem de 14,4%. No gráfico é possível observar essa tendência negativa sobre três perguntas do questionário sobre o sistema de transporte coletivo.

Gráfico 01 – As opiniões dos usuários sobre o sistema de transporte coletivo



Fonte: BARIONI, André, 2008.

Veja na figura 02 as condições de instalação e equipamentos de uma parada na área central do município.

Figura 02 – Ponto de parada na área central de Ribeirão Preto-SP



Fonte: SOUZA, A. A., 2005.

Na figura, é possível observar placas com informações de “proibido parar” e “faixa de ônibus”; estas ações favorecem o transporte público. Mas, além da altura do piso da calçada ser baixa o motorista do ônibus não parou próximo o veículo e na análise nota-se o esforço feito pelo usuário para ter acesso ao interior do veículo. Também é possível notar que as paradas possuem coberturas, mas não protegem devidamente do sol, da chuva e do vento.

Quando perguntados se os horários pré-estabelecidos para que os ônibus passem nas paradas são rigorosamente cumpridos, apenas 23,8% acreditam que sim, são rigorosos, e 38,0% assinalaram que os horários não são cumpridos e 38,0% assinalaram que às vezes são rigorosos.

Na figura 03, outro ponto de parada na área central, não possui cobertura e assentos para as pessoas que esperam pelos ônibus.

Figura 03 - Ponto de parada na área central de Ribeirão Preto-SP



Fonte: SOUZA, A. A., 2005.

Por fim, sobre as informações relativas ao sistema de transporte público, 42,0% dos entrevistados acham que é regular, com tendência negativa, novamente; 74,0% das pessoas confirmam que as informações não estão bem explícitas; 68,4% que não são de fácil acesso; e 68,4% que os ônibus não estão bem informados.

Nas observações um usuário disse gastar mais de quatro horas por dia nas viagens e outro disse que quando lotados, em horário de pico, os ônibus não param nas paradas e os próprios motoristas fazem sinal de que está lotado, demorando mais 40 minutos para o próximo passar.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Após considerar o conceito de Mobilidade Urbana Sustentável como exigência do governo federal aos municípios através do Ministério das Cidades para reformular a dinâmica urbana na busca da qualidade de vida, a pesquisa se delimitou ao sistema de transporte público por ônibus no município de Ribeirão Preto, pois ainda é a melhor e mais viável economicamente opção para cidades de porte médio brasileira oferecer esse tipo de sistema. Apesar de possuir alguns aspectos inconvenientes como a falta de flexibilidade no percurso, a necessidade de esperar pelo veículo, o maior tempo de viagem, etc. quando comparado o transporte público com os veículos particulares e os seus respectivos problemas, nota-se que esse sistema público ainda oferece qualidade devido a permitir, quase sempre, total segurança

aos passageiros, uma ocupação mais racional do solo, ao contribuir para a democratização da mobilidade, ao possuir o menor custo unitário para um transporte motorizado, entre outros.

É possível se trabalhar com desenvolvimento sustentável para a mobilidade nas cidades brasileiras, como também em outras cidades de países subdesenvolvidos, com eficiência, desde que em cada caso sejam feitas análises e avaliações, pois cidades são heterogêneas e, portanto, o seu sistema de circulação é diferente, e junto a isso, ainda nos deparamos com as condições do planejamento e operação dos sistemas de transporte. As cidades possuem portes distintos e causas diferentes para os problemas de trânsito, muitas vezes cidades de porte médio e grande devem procurar soluções diferentes para determinada área da cidade, investigando aí, principalmente as políticas públicas envolvidas no setor.

Mais especificamente no sistema de transporte público coletivo os estudos são necessários para compreender a estruturação urbana e regional na sua dinâmica e sua consolidação, verificando os padrões atuais exigidos na busca de uma cidade sustentável, bem como no entendimento da mobilidade das pessoas e de seus bens na área urbana. O interesse da Geografia dos Transportes, atualmente, é conveniente para compreender e minimizar os problemas urbanos enfrentados nos centros com densidade populacional elevada, pois a mobilidade urbana no espaço geográfico interage cotidianamente com outros aspectos sócio-econômicos, o que contribui para a eficiência ou não da cidade, principalmente no aspecto econômico e no que diz respeito à qualidade de vida e inclusão social.

Dessa forma, é necessário que o município de Ribeirão Preto elabore um Plano de Mobilidade de acordo com a Lei Federal nº 10.257/01 (Estatuto da Cidade) e busque ações urgentes para promover a Mobilidade Urbana Sustentável, se adequando aos programas do Ministério das Cidades. E, especificamente sobre o transporte público coletivo e os transportes não motorizados, deve-se procurar adequá-lo aos seus usuários, tornando-o prioridade sobre o veículo particular, garantindo, assim, que seja feita justiça social na Mobilidade Urbana, prevalecendo a sustentabilidade e a inclusão social.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARAUJO, H. **RP ‘desiste’ do transporte coletivo**. Jornal A Cidade. Ribeirão Preto, 19/12/2008, p. A6, (Caderno Cidades).

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTES PÚBLICOS (ANTP). **Transporte Humano: cidades com qualidade**. São Paulo: ANTP, 1997.

BRASIL. **Estatuto da Cidade** (2001) – Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001.

BRASIL. Ministério das Cidades (2006) – “Curso – **Gestão Integrada da Mobilidade Urbana**”. Brasília: Ministério das Cidades, 2006.

BRASIL. Ministério das Cidades (2007) – “**PlanMob: construindo a cidade sustentável**” – Caderno de Referências para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana. Brasília: Ministério das Cidades, 2007.

BRASIL. Ministério das Cidades (2004) – “**Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável**” – Caderno MCidades nº 6. Brasília: Ministério das Cidades, 2004.

CASTRO, I. E.; GOMES, P. C.; CORRÊA, R. L. (Org.). **Geografia: conceitos e temas**. 9. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

DENATRAN – Departamento Nacional de Trânsito. **Relatório Anual 2006**. Retirado de: <http://201.24.24.73:8080/renaest/detalheNoticia.do?noticia.codigo=245>. Acessado em janeiro de 2009. (Anuário Renaest – Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito), 2006.

FERRAZ, A. C. P.; TORRES, I. G. E. **Transporte Público Urbano**. São Carlos: RiMa, 2001.

FERREIRA, W. R. **O espaço público nas áreas centrais: a rua como referência** – um estudo de caso em Uberlândia-MG. São Paulo: FFLCH/DEGEO-USP, 2002 (Tese de Doutorado).

_____. **Sistema Viário e transporte coletivo em bairros periféricos**. Revista Sociedade & Natureza, Uberlândia, Universidade Federal de Uberlândia, Departamento de Geografia/EDUFU, v.7, NS. 13 e 14, 1995, p.69-89.

FREITAS, M. K.; LOMBARDO, M. A. **Planejamento estratégico e participativo na gestão municipal**: Experiência na elaboração do Plano Diretor de Ribeirão Preto-SP. Congresso de Direito Urbano – Ambiental: 5 anos do Estatuto da Cidade, Desafios e Perspectivas. Porto Alegre-RS, Brasil, 2006.

FUNDAÇÃO SISTEMA ESTADUAL DE ANÁLISE DE DADOS (SEADE) – **Perfil Municipal** – Ribeirão Preto, www.seade.gov.br/produtos/perfil/perfil.php. 2008.

HOYLE, B. S.; KNOWLES, R. D. Transport Geography: an introduction. In: HOYLE, B.S.; KNOWLES, R. D. (Org.). **Modern Transport Geography**. 2.ed. New York: John Wiley & Sons, 1998. p.1-12.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Em 2006, a esperança de vida do brasileiro ao nascer era de 72,3 anos**. Retirado de: http://www.ibge.gov.br/home/presidencia/noticias/noticia_visualiza.php?id_noticia=1043&id_pagina=1. Acessado em janeiro de 2009.

MELLO, J. C. **Planejamento dos transportes urbanos**. Rio de Janeiro: Campus, 1981.

MORAES, A. C. R. **Ideologias Geográficas: espaço, cultura e política no Brasil**. 5. ed. São Paulo: AnnaBlume, 2005.

MORAIS, S. **Gestão determina a influência da ‘capital’**. Jornal A Cidade. Ribeirão Preto, 19/10/2008, p. A9. (Caderno Cidades).

NAREDO, J. M. Sobre el origen, el uso y el contenido del término sostenible. In: **Cuaderno de Investigación Urbanística: Ciudades para un futuro más sostenible**. Madrid: Instituto Juan de Herrera (IJH), 2004. (Ci[ur]41 – textos sobre sostenibilidad)

LOBO, A. V. **Movilidad espacial en Madrid**. In: Anales de Geografía de la Universidad Complutense, n. 4. ed. Univ. Complutense, 1984.

OTÓN, M. P. **Mobilidade e Planificación Urbana en Santiago de Compostela: cara a un sistema de transportes sustentable.** Departamento de Xeografía. Universidade de Santiago de Compostela. ISSN: 1138-2708. (XEOGRAFÍA 8.).

PEIXOTO, V. M. R. Transporte Coletivo Urbano e Qualidade de Vida em Goiânia. In: CAVALCANTI, L. S. (Org.). **Geografia da cidade.** Goiânia: Editora Alternativa, 2001.

PIÑEIRO, J. L. P.; OTÓN, M. P. **La Eurorregión Galicia-norte de Portugal: una aproximación a la movilidad en el contexto ibérico.** Estudios Geográficos. v. LXIX, n. 264. Enero-junio, 215-245, 2008. (ISSN: 0014-1496).

SANTOS, B. J. R. **A qualidade no serviço de transporte público urbano.** NUPENGE – Núcleo de Pesquisa em Engenharia. I Jornada Científica de Engenharia, Goiânia, 2003. Retirado de: http://www2.ucg.br/nupenge/pdf/Benjamim_Jorge_R.pdf. Acessado em janeiro de 2009.

SANTOS, M. **A natureza do Espaço: técnica e tempo/razão e emoção.** São Paulo: Hucitec, 1996.

_____. **Metamorfose do espaço habitado.** São Paulo: Hucitec, 1994.

_____. **Por uma outra globalização: do pensamento único à consciência universal.** 16. ed. Rio de Janeiro: Record, 2008.

SEGUÍ, J. M.; MARTÍNEZ, M. R. **Pluralidad de métodos y renovación conceptual en la Geografía de los transportes del siglo XXI.** Scripta Nova. Barcelona: Universidad de Barcelona, 15 de abril de 2003, v. VII, nº 139. www.ub.es/geocrit/sn/sn-139.htm. ISSN: 11389788.

SÖHSTEN, W. V. **Venda de R\$ 1 milhão em RP.** Jornal a Cidade. Ribeirão Preto. 04/02/2009, p.04. (Caderno Cia & Rodas)

UNIVERSO DO CONHECIMENTO. **Entrevista com Eduardo Alcântara de Vasconcellos.** Retirado de: <http://www.universodoconhecimento.com.br/content/view/188/>. Acessado em janeiro de 2009.

VASCONCELLOS, E. A. **A cidade, o transporte e o trânsito.** São Paulo: Prolivros, 2005.

_____. **Circular é preciso, viver não é preciso: a história do trânsito na cidade de São Paulo.** São Paulo: FAPESP, 1999.

_____. **Transporte urbano, espaço e equidade: Análise das políticas públicas.** São Paulo: AnnaBlume, 2001. 218p.

VEJA BAEZ, L. A. **Beneficios socio-ambientales de estrategias de movilidad sostenible en el centro de las ciudades: aplicación al caso de Madrid.** Ingeniería civil: transportes/ E.T.S.I. Caminos, Canales y Puertos (UPM), 2006 (Doctoral en Ingeniería civil y de La construcción). Retirado de: [HTTP://oa.upm.es/894](http://oa.upm.es/894). Acessado em dezembro de 2008.