

De acordo com as características do município, a sua expansão se deu a partir do quadrilátero central, que é marcado por largas avenidas no seu entorno, em relação à época que foi construída e, no interior, por ruas estreitas, condicionadas ao volume e o tipo de veículos que circulavam nestas.

Diante do processo de ocupação do município, como pode ser visto na malha viária no Mapa 3, foram construídos bairros isolados com a intenção de se fazer especulação imobiliária. Entretanto, o ato permitiu, entre outros, a existência de vazios urbanos, que torna o serviço público pouco eficiente, principalmente o do sistema de transporte coletivo que, ao ser planejado, precisará considerar esses vazios, para pensar a integração entre as regiões do município. Assim, um dos objetivos do PD de Ribeirão Preto é o de “[...] assegurar o cumprimento das funções sociais do município, através de um planejamento do espaço urbano que possibilite a todos o acesso à Educação, Cultura, Saúde, Assistência Social, Saneamento, e Meio Ambiente, Esporte e Lazer, Segurança, Transporte, Habitação e Abastecimento para o exercício de uma cidadania plena” (Inciso VII, art. 03), podendo ser completado, de acordo com o raciocínio da temática e na elaboração do PD, com o Inciso II, do art. 10, que dita:

Criar e delimitar unidades de ocupação planejadas dotadas dos seguintes tipos de uso do solo: habitação horizontal, habitação vertical, comércio e serviços, indústria não incômoda, lazer, educação e saúde, sendo que os deslocamentos da habitação às outras atividades deverão perfazer em média 500 (quinhentos) metros, portanto, possíveis de se realizar a pé (Lei nº501/03, inciso II, art. 10).

A postura de se criar subcentros em Ribeirão Preto é marcada por todo o PD. No entanto, quando foi dada a oportunidade de se usar subcentros em relação à Mobilidade Urbana, por meio do Estatuto da Cidade, o município não o fez. Por exemplo, não há informações sobre o sistema de transporte urbano dizendo que certa linha passe no subcentro de certo bairro, e, assim, não é preciso que se vá à área central – isso não existe. Além disso, a forma como o sistema de transporte está organizado não faz ligações entre os subcentros e a integração ocorre, muitas vezes, na área central, já que na operação foi constatado que as linhas estão direcionadas para a área central, como será discutido no terceiro capítulo.

A pouca preocupação com o trânsito e com o transporte em Ribeirão Preto é evidente, e isso ficou ainda mais claro quando foi feito estudo das alterações entre o PD de 1995 e o PD revisado de 2003. Não há políticas para a Mobilidade Urbana no município, o conteúdo do PD revisado continua da mesma maneira estrutural, com visão tradicional, separado, na seção que corresponde ao trânsito e ao transporte e à sua estrutura, em seis subseções, classificadas

em: composição do sistema, política do sistema multimodal de circulação, sistemas viário, cicloviário e de circulação, ações e intervenções, sistema de transporte público de passageiros⁵⁷ e sistema de transporte de carga (ver ANEXO B). Como já dito, as alterações foram acréscimos de incisos nos objetivos e nas diretrizes, como se isso representasse a nova maneira de ver a Mobilidade Urbana, pelo Governo Federal. Não foi mudança, mas readaptação do tradicional, e, ao fazer, demonstra a falta de preocupação consciente relacionada ao planejamento territorial, e a contínua política tradicional segregadora dos aspectos que deveriam ser tratados de forma única, integrados.

Nessa revisão e, no caso, daquilo que está relacionado ao transporte e ao trânsito, todos os acréscimos estão ligados à política de incentivo à população para a participação das questões públicas. No incentivo ao uso dos meios de transporte, como a bicicleta, que vem sendo considerada, atualmente, como meio de transporte e, assim, não mais simplesmente objeto de lazer, e/ou a prioridade do transporte coletivo e a do pedestre sobre o transporte individual, não há nenhum exemplo significativo no município, nem mesmo na área central, para aqui ser colocado.

Assim, pode-se dizer que o PD de Ribeirão Preto não considerou as diretrizes da Política Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana em sua elaboração e aprovação (Lei nº501/95) e nem em sua revisão (Lei nº1573/03) e, então, o melhor que pode ser feito agora é “promover a elaboração do Plano Diretor de Transporte e de Mobilidade e indicar planos e programas de ação específicos de melhoria da mobilidade” (BRASIL, 2005, p.23), conjuntamente com o PD existente, fato esse que dependeria de certa pressão popular, visto que não há iniciativa pública. Diante disso, transporte público com qualidade, organizado sobre os aspectos da formação da área urbana, junto aos desejos e objetivos de deslocamentos das pessoas, poderia minimizar, por um tempo, os problemas da mobilidade urbana, sendo usado para planejar o futuro próximo.

No item seguinte será analisado o processo de urbanização em Ribeirão Preto e o processo histórico do transporte e do trânsito, com a intenção de mostrar que, desde seus primórdios, o município não tem atenção para a questão da Mobilidade Urbana e, portanto, menos ainda para o transporte público, que não é o veículo desejável pela população para os deslocamentos.

⁵⁷ Os objetivos e as diretrizes referentes ao transporte urbano serão utilizados no capítulo três da dissertação, quando será discutido, de forma mais ampla, o tema. Neste momento, apenas se quer mostrar que Ribeirão Preto não tem preocupação voltada para desenvolver no município políticas públicas para a Mobilidade Urbana, e isso pode ser visto na revisão do PD, que não considerou as novas medidas adotadas pelo Governo Federal.

2.2 O PROCESSO DE URBANIZAÇÃO EM RIBEIRÃO PRETO E O PROCESSO HISTÓRICO DO TRANSPORTE E DO TRÂNSITO

O município de Ribeirão Preto foi criado na segunda metade do século XIX. Seu ápice juvenil de desenvolvimento está relacionado à atividade cafeeira que, na época, era o principal produto econômico do país, e que se estendera até 1929⁵⁸. Com o café, os barões trouxeram o primeiro veículo movido a motor para o município: o trem. Com a inauguração da ferrovia, em 1883, houve avanço na produção e no escoamento cafeeiro, como também, acúmulo de capital pelo município. Na sua maioria, o povoado era formado por imigrantes que chegavam em grande número com a ferrovia para trabalhar no município. O trem era o único meio de transporte de bagagens e passageiros na época (RIBEIRÃO PRETO, 2000).

Após um período, a cidade não estava mais ligada exclusivamente às atividades agrícolas, pois, ao necessitar oferecer bens e serviços, comércio e outras profissões como a de sapateiro, pedreiro, professor etc., essas atividades também cresceram para atender a comunidade. Assim, quando houve a “quebra” da bolsa de Nova Iorque (1929), Ribeirão Preto já estava “organizada” estruturalmente nos aspectos comercial, industrial e de serviços, o que integrava a sua economia, principalmente através de impostos e por propiciar a criação de novos empregos.

Os deslocamentos, inicialmente, eram feitos a pé, com animais ou com tração animal. As distâncias eram curtas se comparadas com as de hoje, e as atividades concentravam-se em um único local. A ferrovia não tinha a função de ser meio de transporte local, como de qualidade de “transporte municipal”, mas de transporte intermunicipal e de carga. Nela, chegaram “os primeiros automóveis, cuja descarga era acompanhada por grande número de pessoas, e também o primeiro avião, desmontado, que em setembro de 1913 voou sobre a cidade pela primeira vez” (RIBEIRÃO PRETO, 2000).

O transporte urbano, por ônibus, só teria início, “tímido”, em 1928. Antes, segundo o livro “Ribeirão Preto” (2000), uma empresa de bondes elétricos, em 1915, demonstrou interesse em atuar na cidade,

[...] os primeiros trilhos foram instalados na Rua Duque de Caxias, na esquina da Praça Schmidt. Em menos de dois meses, os trilhos atingiram as esquinas da praça XV de Novembro com a Rua Álvares Cabral. Não houve continuidade e os trabalhos pararam naquela parte da cidade, talvez por falta

⁵⁸ Com a “quebra” da bolsa de valores de Nova Iorque (Estados Unidos), o Brasil perdeu seu maior comprador de café e, conseqüentemente, também entrou em crise. Porém, foi com o acúmulo de capital desta época que o país iniciou a industrialização, basicamente em São Paulo e no Rio de Janeiro.

de dinheiro e embargos. Com o abandono das obras e o incomodo causado à população, a Câmara Municipal resolveu arrancar os trilhos em 1925 (RIBEIRÃO PRETO, 2000).

Nessa época, década de 1920, o município estava em pleno desenvolvimento, motivo pelo qual, talvez, a empresa tivesse se interessado por Ribeirão Preto.

O primeiro ônibus, da marca Chevrolet, modelo 1928, foi comprado por Antonio Corral Milena e Luiz Colluci que, juntos, passaram a operar a primeira linha urbana no município. É preciso dizer que, nas referências aqui utilizadas, não constam relatos sobre acordo entre empresa privada e órgão público para a exploração do transporte urbano. É possível verificar na citação, apenas, a interferência do órgão público no preço da tarifa (fichas).

Na época, funcionários públicos, doentes e feridos não pagavam passagem. As mulheres tinham vergonha de entrar no ônibus. [...] Inicialmente, o ônibus possuía 20 lugares, ampliado mais tarde para 24. Nenhum passageiro podia ser transportado a pé. A passagem, na época, custava 300 réis. O preço permaneceu inalterado por 13 anos [...] logo a cidade contava com três linhas [...] o terminal ficava no centro. O pagamento era por meio de fichas, fornecidas pelos cobradores, e depois depositadas numa urna, no interior do veículo. Desestimulado de subir o preço da tarifa, Milena desistiu do negócio (RIBEIRÃO PRETO, 2000).

A Milena, a partir de 1928, foi à primeira empresa de ônibus no município. Com a desistência do negócio, foi vendida para a firma Sampaio Teodomiro e, depois, para a família Achê, segundo o livro “Ribeirão Preto” (2000). Pode-se dizer que, com a família Achê, iniciou-se em Ribeirão Preto o seu segundo capítulo da história do transporte público, pois sobre a firma Sampaio Teodomiro não se encontrou referências, talvez por ter sido uma passagem muito rápida e/ou por ter passagem ineficiente, já que “no final da Segunda Guerra Mundial, Ribeirão Preto estava mal estruturada, com serviços ineficientes de telefone, distribuição de água e sistema de transporte” (VIARTI, s/a, p.3-4).

Nesse segundo capítulo da história do transporte público de Ribeirão Preto com os Achê, o município realizou o primeiro contrato para concessão e exploração do serviço de transporte coletivo para 30 anos, contando a partir de 1949. Desde 1942, os Achê investiam no serviço, momento que “revolucionariam” o sistema, que se utilizava ainda de ônibus a gasogênio⁵⁹.

⁵⁹ Gás usado no Brasil no período da Segunda Guerra Mundial, que substituíva a falta da gasolina. É obtido por meio da queima de carvão e/ou de lenha. O veículo precisa ser adaptado para o uso desse combustível.

A família resolveu investir pesado numa moderna frota de ônibus urbano [...]. O patriarca Manoel Achê vendeu o armazém e ajudou o filho Antonio, que havia juntado razoável quantia em dinheiro como viajante, a abrir uma empresa de ônibus urbanos. Trabalhando duro, o pai e os filhos investiram nos modernos *GM Coach* e, na década de 1950, as ruas de Ribeirão Preto já eram servidas por 15 carros, que cobriam várias linhas, e outros cinco carros reservas, para emergências. As linhas cortavam a cidade em todas as direções: Alto do Barracão, Vila Virgínia, Higienópolis e Vila Tibério. A empresa também inaugurou os horários noturnos, como o de meia noite e meia para os trabalhadores que ficavam nas empresas até mais tarde (VIARTI, s/a, p.4-5).

A empresa cresceu até a década de 1950. Entretanto, após o contrato com a prefeitura, entrou em colapso, pois impelido por não poder aumentar o preço da tarifa e por ter que repor peças dos veículos que eram importadas, começou a ter prejuízos, o que culminou com o seu encerramento, em 1956. Segundo o fascículo de Viarti (s/a, p.6-7), nessa época a empresa empregava 60 funcionários e, com o recolhimento dos ônibus à garagem, todos foram dispensados. Após três anos tomando sol e chuva, a frota de ônibus foi vendida para a Viação Cometa, que se consolidava como terceira fase na história do transporte público em Ribeirão Preto.

A Viação Cometa foi apresentada pela fiscalização da prefeitura à empresa de Antonio Achê, que vendeu tudo para a nova concessionária, a frota, a garagem, o posto de gasolina e a agência de carros importados *Dodge*. A nova concessionária se tornou império até 1977, “quando foi criada a linha circular Ribeirão Preto-Bonfim Paulista, da Rápido D’Oeste, cobrindo vários bairros” (RIBEIRÃO PRETO, 2000). A Viação Cometa só teria o término em 1984, ano em que houve concorrência pública do tipo permissão para a operação do transporte público de Ribeirão Preto. Assim, a Viação Cometa passou a operar em linhas intermunicipais e, atualmente, em linhas interestaduais, não concorrendo mais em transporte urbano.

A quarta e atual fase da história do transporte público de Ribeirão Preto é caracterizada por várias mudanças no sistema, entre as quais podem-se citar a operação de trólebus, ônibus movidos a energia elétrica, e a criação de um órgão público-privado para responder pelo transporte público. Essas mudanças foram necessárias devido ao desenvolvimento urbano do município.

Como se pode notar, em poucos momentos de sua história a operação do transporte coletivo parou de funcionar, o que demonstra a importância do serviço. Apesar das diferenças nas operações e dos diferentes tipos de passageiros, a função sempre foi a de transportar aqueles que possuem necessidade de se deslocar por maior distância.

O município de Ribeirão Preto passou por momentos de acelerado crescimento populacional (Gráfico 2) e, conseqüentemente, auferiu horizontalidade territorial. O último crescimento acelerado foi entre as décadas de 1960 até 1980, período associado ao milagre econômico brasileiro e ao Proálcool⁶⁰, quando se voltou para o agronegócio, em função da produção do álcool. Em vinte anos, desde a década de 1960, houve aumento populacional de 260 mil habitantes. Assim, Ribeirão Preto inicia a década de 1980 com população de 318,5 mil habitantes, precisando, a partir desse momento, dispor de serviços públicos essenciais, principalmente o de transporte público. Inicia-se nessa década um projeto do Ministério dos Transportes para cidades de porte médio após a primeira crise do petróleo, o projeto piloto de trólebus (ônibus movido a energia elétrica). A cidade de Ribeirão Preto é escolhida e formaliza-se o Programa Piloto de Ribeirão Preto – PROTERP.

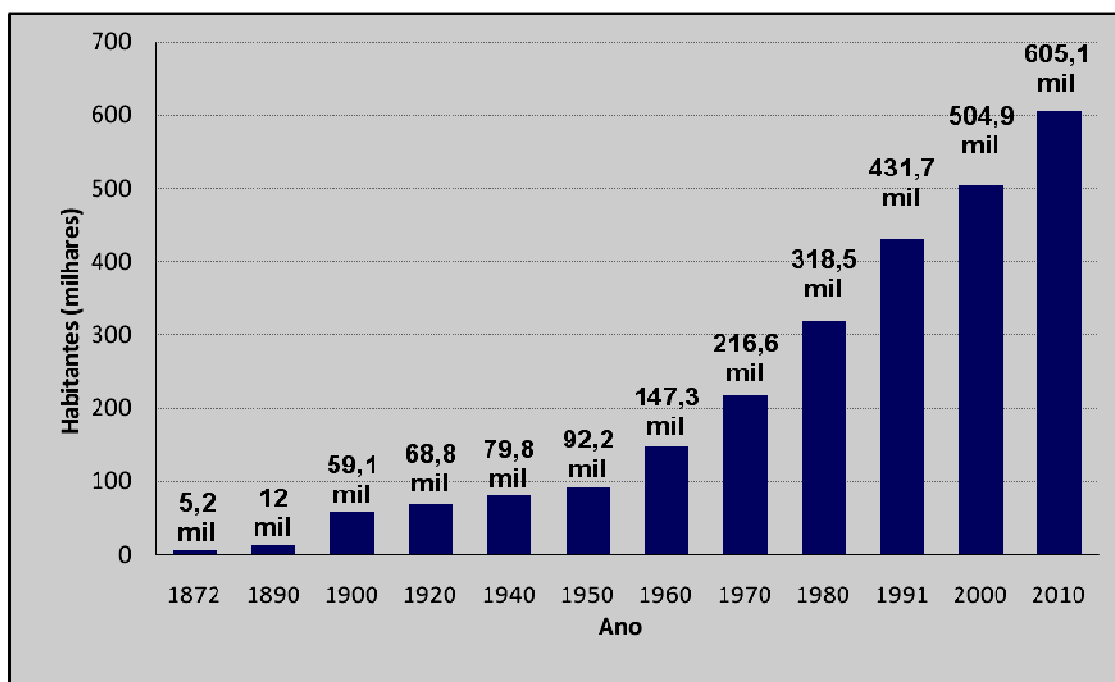


Gráfico 2 – Os números censitários da população de Ribeirão Preto, SP
Fonte: Jornal A Cidade (5/9/2010), IBGE (2010).

A partir de 1950, a industrialização no Brasil propiciou aceleração no processo de crescimento das cidades, o que não foi diferente em Ribeirão Preto. O urbano começou a crescer, porém, diferentemente dos países desenvolvidos, aconteceu de forma rápida, o que acentuou os problemas, principalmente pela incoerência do planejamento urbano. Ou seja, as cidades não estavam preparadas para receber a grande demanda populacional da área rural e,

⁶⁰ Com a crise do petróleo de 1973, o Governo Federal lançou o Programa Nacional do Álcool – Proálcool – que tem como matéria-prima, no Brasil, a cana-de-açúcar, que é desenvolvida em larga escala na região de Ribeirão Preto, SP.

consequentemente, alguns setores se desenvolveram, enquanto outros se tornaram precários e, nesse caso, grande parcela da população que procurava por qualidade de vida se deparou com o empobrecimento e a miséria. Em Ribeirão Preto,

[...] a ocupação urbana foi pouco planejada ao longo desses anos, até a década de 1970 poucas leis atuavam no surgimento dos loteamentos. O adensamento e a expansão da área urbana se deu praticamente ao sabor dos investimentos imobiliários. Já o início da década de 1980 foi marcado pelo intenso processo de verticalização da 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 e LOMBARDO, 2006, p.5).

De acordo com Elias (2003, p.348-349), em 1985, a frota de automóveis em Ribeirão Preto era de 46,5 mil veículos, enquanto que as operações do transporte coletivo, feitas por quatro empresas possuíam, juntas, apenas 167 ônibus. Ao considerar os dados censitários do IBGE (Gráfico 2) em 1980, o município tinha 318,5 mil habitantes que, comparados a frota de 1985, pode-se dizer que os automóveis eram utilizados por apenas 14,6% da população, considerando que cada automóvel é utilizado por apenas uma (1) pessoa, o que significa que 85,4% dependiam de outros meios de transporte. Assim, ao considerar que as 46,5 mil unidades representavam 62,5% do total de veículos, os 37,5% restantes significam, na realidade, 27,9 mil veículos, entre motocicletas, bicicletas, ônibus, caminhões, etc. Dessa forma, concorda-se, aqui, com a citação da autora,

A cidade de Ribeirão Preto é o exemplo maior de urgência de transportes públicos urbanos. Ao reproduzir seu espaço para o automóvel, cujo sistema de engenharia necessário tem consumido parte importante do orçamento público, em detrimento de outros gastos, sérias distorções já se apresentam [no sistema de trânsito e transporte do município] (ELIAS, 2003, p.348) (grifo nosso).

Ao fazer a pesquisa, Elias (2003, p.349), chegou às estimativas da Empresa de Transporte Urbano de Ribeirão Preto, que “indicava que, em 1991, diariamente cerca de 20 mil pessoas ficavam sem ônibus ou eram transportadas sem nenhum conforto”. Nesse mesmo ano, os ônibus urbanos somavam 212 unidades e, em 1985, eram 167 unidades, o que representou um crescimento de frota de 26,9%. Porém, o crescimento da frota de ônibus não é significativo para a operação, a não ser para a flexibilidade e confiabilidade maior para o usuário, isso se houver disponibilidade dos veículos nas linhas, diminuindo os intervalos entre os horários preestabelecidos, uma vez que a organização, a quantidade e a distribuição das

linhas em quase nada foram alteradas no município, desde 1984, quando houve a última concorrência pública para o transporte público.

Da mesma forma, após 18 anos, desde 1991, o aumento foi de 98 ônibus, consolidando-se em 2009 com uma frota de 310 ônibus (TRANSERP, 2009), que operam em apenas 85 linhas distribuídas pelo município, sendo, na sua maioria, do tipo radial (centro-bairro-centro). Ou seja, o que houve foi a extensão das linhas já existentes em direção a periferia e a criação de linhas que atenderiam, a partir do crescimento do município, novos bairros, que não poderiam ser agregados nas linhas já existentes. Portanto, são 310 ônibus para atender o município que conta com 605.114 mil habitantes (IBGE, 2010), numa área de 642 km², com uma densidade demográfica de 877 habitantes por km². Ou seja, são números que não incentivam as pessoas a usar o transporte público.

Ao comparar Ribeirão Preto com outras cidades do mesmo porte (Tabela 4), conclui-se que o problema do transporte público aqui, ao utilizar poucas linhas e pequeno número de veículos, é associado à carência e falta de eficiência da operação, e não na não-modernização do transporte público, como o órgão responsável já citou no *site* oficial de Ribeirão Preto. Em 2009, descreveu no *site* que a frota tinha 300 ônibus e que com a bilhetagem eletrônica faria a operação baseada na integração tarifária, que na época estava em fase de testes e, assim, possibilitaria ao usuário chegar a qualquer destino no município, projeto esse considerado modernização do sistema de transporte público.

Tabela 4 – Comparação de frotas de ônibus entre municípios com porte de 500 a 600 mil habitantes

Município	População 2009	Frota de ônibus
Juiz de Fora, MG	526.706	474
Aracaju, SE	544.039	402
Cuiabá, MT	550.562	459
Ribeirão Preto, SP	563.107	308
Sorocaba, SP	584.313	341
Feira de Santana, BA	591.707	179

Fonte: ANTP, 2010.

Como no item seguinte será feita a descrição do sistema, por enquanto, se quer mostrar aqui, apenas, que com 300 veículos atende-se mais de 500 mil habitantes, num contexto em que a TRANSERP e a Administração Pública da época apostaram na integração tarifária, considerando isso modernização, mesmo sabendo que o município não possui, ainda hoje,

projeto de BRT, ou mesmo, um corredor de ônibus que atenda os passageiros com algum tipo de privilégio sobre os automóveis, causadores dos congestionamentos e círculo vicioso que prejudicam a mobilidade de todos, no uso de tipos de veículos e pelos fatores de mobilidade, que já condicionam as pessoas.

Desconsiderando Feira de Santana, BA, todos os demais municípios possuem frota maior de ônibus que Ribeirão Preto, SP, e apenas Sorocaba, SP, possui maior quantidade de habitantes, sendo a única com dados parecidos com a do município estudado, talvez porque possuam sistemas de transportes característicos do estado de São Paulo, ou mesmo, formação e adensamento territorial e populacional.

A partir da análise da Tabela 4, não se quer, aqui, discutir o tipo de operação e organização do sistema de transporte público de cada cidade, e menos ainda fazer comparações com dados geográficos e demográficos, apenas se quer chegar à opinião de Elias (2003, p.349), que demonstra que com poucas linhas e poucos ônibus esses circulam em maior distância o que aumenta os gastos e o tempo de viagem no deslocamento para os que mais necessitam, já que a tarifa aumenta para suprir os gastos das empresas em virtude dos congestionamentos, e aí o tempo de viagem. Ou seja, exclui ainda mais as pessoas do sistema de transporte público, que terão a qualidade de vida diminuída gradativamente com o baixo índice de mobilidade.

O resultado da carência de transporte coletivo urbano é a maior imobilidade dos mais pobres, moradores das periferias cada vez mais distantes, os quais têm pequena possibilidade de realizar fluxos, uma vez que também se tem mostrado a tendência ao aumento relativo da parcela de gastos com transporte, já que o preço das passagens tem crescido mais rapidamente do que os salários, contribuindo para a diminuição do volume de circulação nas cidades. Isso tudo tem concorrido para acelerar o rebaixamento da qualidade de vida dessa população, aumentando o tempo gasto nos transportes, especialmente para o trabalho, prolongando sua jornada e diminuindo o tempo livre, que poderia ser utilizado para outras atividades, incluído o lazer (ELIAS, 2003, p.349).

Seria o caso, em Ribeirão Preto, de se trabalhar a questão do planejamento urbano com o planejamento da mobilidade urbana, o que incluiria uma nova dinamização da operação que passaria a atender a estrutura atual do município. Porém, a questão do planejamento urbano já foi discutida e, desse modo, é preciso lembrar, apenas, que o município de Ribeirão Preto faz parte do processo de urbanização e da legislação brasileira e, por isso, cresceu espontaneamente, em meio a planos que tinham como objetivo central minimizar os problemas urbanos, que iam se avolumando com o tempo, chegando, em determinado

momento, a se duvidar de sua eficiência, ou mesmo, questionar se é essa a cidade que queremos, como agora é feito através da mobilidade, para a criação de cidades sustentáveis.

O município se tornou polo concentrador e articulador da região nordeste do Estado de São Paulo que, contemplada por 85 municípios, é o grande centro acadêmico estudantil, econômico e cultural, oferecendo comércio e serviços públicos que os municípios menores não permitem possuir. Sua população é basicamente urbana, contando, atualmente, com 99,69% dos habitantes localizados nessa área, segundo a Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados (SEADE, 2010). Poder-se-ia, aqui, até mesmo discutir a questão do desenvolvimento humano, já que, segundo a SEADE (2010), o município de Ribeirão Preto se situa no nível elevado do desenvolvimento, adquirindo bom nível de indicadores sociais. Porém, sabe-se que vários indicadores sociais não são avaliados nesse índice, como o de mobilidade, mesmo sabendo que ele tem importância global na qualidade de vida.

Esse desenvolvimento municipal atrai, como sempre fez, projetos e empresas, como a empresa de transporte ferroviário no início do século XX, que nada mais são do que investimentos para o município, porém, principalmente para o capital privado⁶¹.

O Projeto Piloto de Trólebus para cidade médias do Ministério dos Transportes exigiu do município a criação de um órgão que se tornaria responsável pelo sistema de transporte público de Ribeirão Preto. Em 1980, foi criada a Empresa de Transporte Urbano de Ribeirão Preto S/A (TRANSERP) (Lei nº3.734, de 28/02/1980), empresa municipal de economia mista e de Administração Indireta que operaria o sistema de trólebus e gerenciaria e fiscalizaria os serviços de transporte coletivo. Além da TRANSERP, com os trólebus, o sistema de transporte público passou a ser operado por mais três empresas permissionárias, ganhadoras da concorrência pública, realizada no município em 1984, onde a Andorinha S/A, Rápido D'Oeste Ltda. e a Transporte Coletivo Ribeirão Preto S/A – TRANSCORP (ABREU, 2000, p.21), iniciaram suas atividades com ônibus a diesel.

O sistema de trólebus operou no município entre os anos de 1982 e 1999. Com a sua inauguração, com a operação da linha Jardim Presidente Dutra, que ligava a sua sede ao

⁶¹ Apesar de o exemplo mencionado não ser compatível com o momento histórico atual, pode-se citar que “mais do que nunca, os serviços públicos disponibilizados pelo Estado à classe trabalhadora têm como único intuito, na fase atual do capitalismo financeiro, a reprodução ampliada do capital. É nesse sentido que o transporte coletivo deve ser compreendido, não como um serviço prestado à coletividade em prol do direito de ir e vir, mas como um serviço essencial para promover o deslocamento da classe trabalhadora, que vive nas periferias da cidade, para o local de trabalho, onde ocorre o processo de produção e circulação de mercadorias, necessárias à geração de capital e à apropriação de mais-valia por parte dos donos dos meios de produção” (DIEHL, 2009, p.5).

centro, esse se tornaria o 12º sistema do tipo a ser criado no país e o 32º na América Latina⁶². Após expansão do sistema, que chegou a operar mais de cinco linhas e inaugurou, em 1988, o terminal de integração na Praça Carlos Gomes, a TRANSERP, enquanto empresa operadora do sistema de transporte público, entra em fase de sucateamento progressivo. Devido ao custo elevado de energia elétrica na época, em 1992 a TRANSERP começou a operar também com ônibus a diesel e, sem investimentos públicos e inchaço de funcionários, tentou-se, pela primeira vez, suprimir os trólebus em 1996⁶³. De acordo com o autor do texto, o sistema encerrou-se em 1999, sem qualquer notável presença a assinalar.

Ao analisar uma pesquisa de estudo de caso do município de Rio Claro, chegou-se a conclusão sobre os principais motivos que levaram a desativação dos trólebus nesse município, que foram a baixa confiabilidade (quebras frequentes dos veículos), alto custo operacional (peças e estruturas) e ausência de recursos para investimento na frota (GUERRA et al., 1995, p.82). Esses motivos, talvez, podem ser considerados para a análise do município de Ribeirão Preto, pois ao investigar a sua história, foi possível observar as mesmas dificuldades de Rio Claro, inclusive no endividamento, pois “os 36 ônibus da TRANSERP foram repassados pela Prefeitura às três permissionárias, em troca de uma dívida de R\$ 7,3 milhões” (RIBEIRÃO PRETO, 2000).

Segundo Ferraz (1997), que concorda com a desativação do sistema de trólebus,

[...] a grave situação econômico-financeira da Transerp deve-se ao alto custo de operação dos ônibus elétricos (metade da sua frota) e ao elevado valor da sua folha de pagamento, decorrente de salários acima daqueles pagos pelas outras empresas operadoras e, aparentemente, funcionários em excesso. O custo de operação dos ônibus elétricos é de 60% superior ao dos ônibus a diesel. Os salários pagos pela Transerp estão 45% acima dos pagos pelas demais empresas. [...] Além do elevado custo de operação, os trólebus apresentam dois outros problemas sérios: custam 3 vezes mais que os ônibus a diesel e apresentam de 10 a 15 vezes mais defeitos. Custo elevado e falta de confiabilidade é que levaram Rio Claro a desativar o trólebus, Santos a reduzir o sistema em 80% e Araraquara em 70%. A propósito: Curitiba, a cidade considerada modelo no que diz respeito ao transporte público, não tem trólebus (FERRAZ, 1997, s/p).

Optava-se, assim, pela “modernização”! Ora, pois, no mesmo artigo, Ferraz (1997) incentivara a integração tarifária, considerando-a “fundamental para uma maior justiça social

⁶² Retirado de: www.coderp.com.br. Acessado em janeiro de 2005. Referências sobre o sistema de trólebus de Ribeirão Preto quase não são encontradas. Muitos dos artigos apresentam estudos de caso, mas nenhum trabalha com o município aqui estudado.

⁶³ Retirado de Os trólebus de Ribeirão Preto em: ehgarde.no.sapo.pt/trolleybus/rpm.htm. Acessado em janeiro de 2010.

e para atenuar as discriminações geográficas existentes no processo de ocupação e uso do solo urbano”. Desse modo, o terminal Carlos Gomes, que fazia a integração física, sem custo adicional, é, também, alvo do processo. Veja a reportagem (Figura 12) a seguir, sobre o fim da operação dos trólebus.



Figura 12 – Reportagem sobre o fim do sistema de trólebus em Ribeirão Preto, SP
Fonte: usuarios.multimania.es/trolleybus/trolebusRPfim.htm. Acessado em janeiro de 2010.

Com o fim da operação dos trólebus, em 1999, poder-se-ia questionar o fim da TRANSERP, porém, ela continuou a existir, agora gerenciando o transporte público do município. E, com a aprovação do Novo Código de Trânsito Brasileiro (CTB), em 1997, houve o apelo à municipalização do trânsito (Art.24) e, assim, a TRANSERP incorporou nas suas finalidades também essa questão, passando a ser chamada, a partir do ano 2000, de Empresa de Trânsito e Transporte Urbano de Ribeirão Preto S/A.

No item seguinte será abordado o funcionamento do sistema de transporte público de Ribeirão Preto, momento em que se expuseram os elementos constituintes do sistema, bem como foi feita uma análise para identificar a falta de elementos, ou os próprios elementos resistentes deste, que ocasionam problemas.

**3 PROBLEMATIZAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE
PÚBLICO POR ÔNIBUS DO MUNICÍPIO DE RIBEIRÃO
PRETO, SP**

3 PROBLEMATIZAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO POR ÔNIBUS DO MUNICÍPIO DE RIBEIRÃO PRETO, SP

O deslocamento nas grandes cidades, principalmente em países subdesenvolvidos, vem sendo um dos problemas urbanos que mais afeta a qualidade de vida. No Brasil, em cidades grandes e nas capitais, como em São Paulo e no Rio de Janeiro, muitas pessoas gastam mais de quatro horas diárias para se deslocar. Essa restrição é associada à horas perdidas, as quais, por sua vez, são associadas ao tempo, o qual, atualmente, está condicionado à perda de oportunidades. Esse tempo poderia estar sendo usado pela pessoa para cuidar da saúde, do lazer, para o estudo, ou mesmo para o descanso de um dia de rotina acelerado das grandes cidades.

Os planos integrados têm como objetivo único e comum o desenvolvimento urbano e é essa a política fundamental para qualquer município, que permitiria o contínuo crescimento sem que os problemas urbanos se intensificassem. O fato é que os municípios brasileiros passaram por intenso crescimento nas últimas décadas e, paralelamente, passaram também por uma remodelagem devido à reconstrução física e adaptação do sistema viário, com a finalidade de permitir uma redistribuição da acessibilidade em relação à capacidade de deslocamento (VASCONCELLOS, 1993, p.20). Assim,

[...] o sistema viário foi ampliado e adaptado, para garantir uma interligação generalizada no espaço, enquanto a política de circulação utilizou instrumentos modernos para garantir níveis adequados de fluidez. Adicionalmente, este novo padrão de acessibilidade foi construído sem que os aspectos ligados à segurança e à qualidade de vida fossem considerados prioritários, levando à destruição do espaço existente e à manutenção de elevados índices de acidentes de trânsito (VASCONCELLOS, 1993, p.20).

A esse “novo” espaço inadequado e insustentável, inclua-se a atividade do transporte público, que foi readaptado de modo a permitir a fluidez dos demais veículos tornando-se, na avaliação de sua eficiência e operação, sistema precário. Percebe-se, assim, que o novo padrão de acessibilidade não foi e não é equitativo, “na medida em que a maioria da população continuou presa ao sistema de transporte público, que são tecnológica e operacionalmente arcaicos e que limitam significativamente a sua acessibilidade ao espaço urbano e à vida social e econômica” (VASCONCELLOS, 1993, p.21). Isso, quando não exclui as pessoas que não têm condições financeiras para pagar pelo transporte público. Segundo Vasconcellos (1997, p.21) “pode-se afirmar que, nas cidades brasileiras, o direito de circular e a forma com

que se dá a circulação são altamente condicionados pelas condições sociais, políticas e econômicas dos seus habitantes”. Portanto, as condições para se deslocar não são equitativas, uma vez que o Brasil é um dos países com maior disparidade social e, conseqüentemente, desigual.

Nesse cenário, o transporte público precisa, antes de tudo, estar assegurado como serviço público essencial, com qualidade, se revertendo na possibilidade de se ter igual oportunidade em relação àqueles que possuem o veículo motorizado particular.

Para isso, é preciso dizer que o transporte público, em conjunto com o planejamento urbano, “são essenciais tanto para garantir o estabelecimento de determinadas atividades em setores específicos do território quanto para permitir a expansão da fronteira urbana” (MANOLO, 2009⁶⁴). Dessa forma, o transporte público passa a ter papel fundamental no planejamento urbano e, por isso, não deveria continuar operando como mercadoria, como agora o é, segundo Manolo (2009).

Não se quer discutir, aqui, as ações de movimentos sociais e organizações da sociedade civil, mas sabe-se que algumas lutam pela política chamada “tarifa zero⁶⁵”, onde entendem que sistema de transporte público é um direito fundamental (serviço público essencial, constitucional) e, por isso, deveria ser garantido para toda a população, gratuitamente. Veja a citação seguinte, do texto “Lutas Sociais pelo Transporte: uma breve introdução”, retirado do *site tarifazero.org*, onde está ilustrado o significado do transporte público para a cidade e seus cidadãos que compartilham com a ideia de ter um serviço público gratuito.

Sem transporte coletivo não existe vida nas cidades, não existe circulação de pessoas, de consumidores, nem o deslocamento dos trabalhadores aos seus postos de trabalho; sem transporte público, portanto, as cidades não funcionariam. Nessas condições, nada mais óbvio do que transformar o transporte em negócio, reproduzindo a lógica do sistema e fazê-lo funcionar para a produção e comercialização de serviços e mercadorias. O “direito” à mobilidade e à cidade transforma-se em um produto comercializado no mercado capitalista, que organiza esse “serviço público”, beneficiando a estrutura produtiva da sociedade e marginalizando os interesses populares (*tarifazero.org*, acessado em 2009).

A qualidade de vida está associada à oportunidade de acessos à cidade, e está diretamente relacionada com a possibilidade de se deslocar da pessoa (índice de mobilidade),

⁶⁴ Artigo publicado no caderno do Centro de Estudos e Ação Social (CEAS, nº.226, abril/junho, 2007, p.57-84). Retirado de: *tarifazero.org*. Acessado em: outubro de 2009.

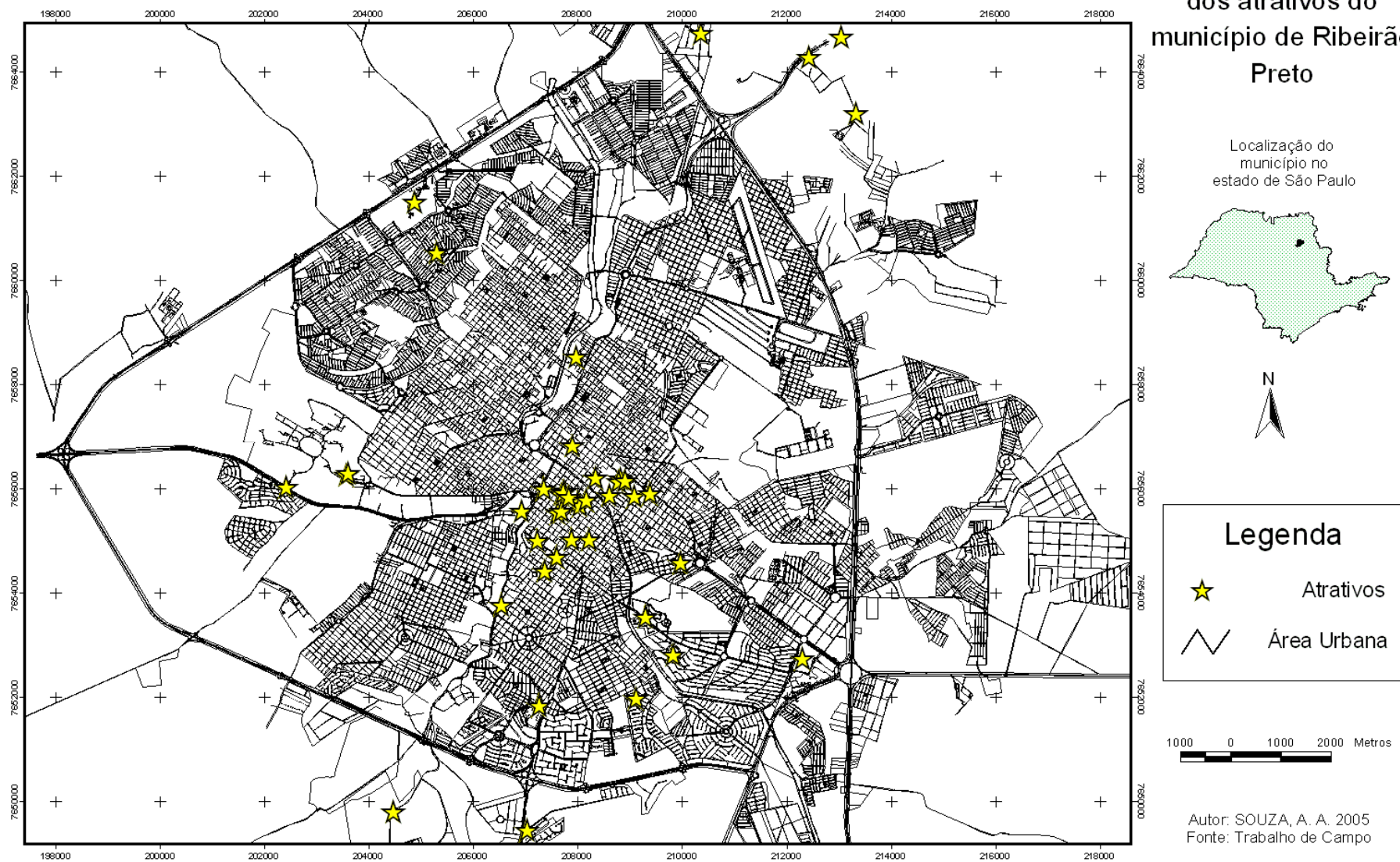
⁶⁵ É um projeto de Lúcio Gregori, ex-secretário do transporte do município de São Paulo. Ele propõe o subsídio total da tarifa do transporte público através das receitas gerais do município e a municipalização do serviço de ônibus.

deslocamento esse que tem que ser considerado como mercadoria. Segundo Manolo (2009), ao se tornar produto sobretaxado, o transporte público não se diferencia de qualquer outro bem posto a disposição do mercado. Assim, os sistemas de transporte no Brasil se encontram, segundo o Caderno de Gestão Integrada da Mobilidade Urbana, com “cerca de 95% da operação” do transporte coletivo urbano “produzida por operadores privados” (BRASIL, 2006b, p.32). E, nesse contexto da privatização, do planejamento e transporte público precários, mercantilizados, de acordo com a Revista Ônibus (Ano VI, nº.40, 2006, p.20), no país, são excluídas 37 milhões de pessoas do sistema de transporte público devido à falta de condições financeiras para pagar pela tarifa, tornando-se uma barreira à inclusão social. Considerando que não estão sendo contabilizados, aqui, aqueles que moram em locais aonde o serviço não chega e, assim, não possuem nem mesmo o acesso ao serviço de transporte público.

Além da questão financeira, a organização espacial do sistema também é um problema, pois se equivocadamente elaborada ou não readaptada para atender as novas necessidades, pode, com o tempo, se tornar barreira, já que não estarão adaptadas às necessidades dos usuários. Dessa forma, o Mapa 4 mostra que, na organização espacial, os atrativos do município, que são os pólos atratores e geradores de tráfego, não são mais exclusivos da área central (local central, onde se concentram as estrelas no mapa); feiras, shoppings, mercados, entre outros, são identificados como referência de serviços e comércio e de lazer e estão, agora, distribuídos espacialmente pelo município, o que passa a exigir, para o uso destes, o deslocamento motorizado, não mais necessariamente na direção da área central.

Segundo a pesquisa de Sousa (2005, p.128), de onde foi retirado o mapa, “do total de 43 atrativos considerados na pesquisa, 34 estão localizados no eixo de urbanização sul do município” e, considerando um raio de 1,5 quilômetros, que é uma distância possível de se fazer a pé ou de bicicleta, percebe-se que há limitações relacionadas à distância para aqueles que dependem de veículo motorizado para se aproveitar dessas atividades, nesse eixo. Ora, elas estão, na sua maioria, nas áreas mais abastadas do município, onde, também na sua maioria, a população não depende do transporte público e, por isso, é baixo o atendimento do serviço. Assim, por vezes o transporte público é colocado como inibidor para o usuário em certas regiões, uma vez que é delimitado e, portanto, limitado na sua operação (linhas e horários). Essa e outras incoerências do transporte público estão marcadas na história do desenvolvimento urbano do município e serão, a partir daqui, mais bem exploradas.

Mapa 4 - Localização dos atrativos do município de Ribeirão Preto



A escolha por Ribeirão Preto para a análise do transporte público, como já foi dito, se deve à sua importância como pólo central de uma das mais ricas microrregiões administrativas do Estado de São Paulo, não apenas por sua localização estratégica nessa região, mas, também, para o Brasil. As atividades econômicas desenvolvidas no município sempre tiveram destaque no cenário nacional e internacional, como também pelo consumo e, assim, tanto o seu desenvolvimento como o crescimento “naturalmente” foram se consolidando conjuntamente com os problemas urbanos que não afetavam as classes mais abastadas. Porém, por falta de acompanhamento da Administração Pública por não oferecer serviço público compatível com a realidade municipal, como é o caso do sistema de transporte coletivo urbano, o trânsito, por exemplo, tornou-se problema grave, que prejudica diretamente a todos, diariamente, e, ainda, indiretamente as pessoas menos favorecidas, através do aumento da tarifa e pela falta de privilégios ao se utilizar do transporte público.

Nesse capítulo será mostrado como funciona o sistema de transporte em Ribeirão Preto, SP, bem como os elementos resistentes do sistema que interferem na eficiência e operação do transporte público, gerando perdas para o usuário e, principalmente, para o município. Em seguida, no quarto capítulo, é mostrado o resultado da avaliação do sistema de transporte público na visão dos usuários, únicos interessados em responder ao questionário em Ribeirão Preto. Essa referência ao quarto capítulo se faz necessária para se compreender que, a partir de agora, será exposto o sistema sob a visão do pesquisador e dos materiais que se conseguiu junto à Administração Pública e por meio de pesquisas bibliográficas e, em seguida, a avaliação deste na visão daqueles que estão cotidianamente o utilizando, os usuários, que podem mostrar e julgar se o serviço prestado é de qualidade.

3.1 ELEMENTOS CONSTITUINTES DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO, POR ÔNIBUS

Una gran cuestión subyace en el conjunto de problemas detectados en las ciudades occidentales, la rigidez de los servicios de los transportes públicos. Estructurados con horarios y rutas fijas, fueron diseñados para una demanda concentrada y con ritmos y pautas de movilidad repetitivas que, hoy, no resultan apropiados a las características de la población de las zonas periféricas. Los problemas de inadecuación se hacen evidentes no solamente en los desplazamientos cotidianos de compras, trabajo, etc., sino que también se ponen de manifiesto por las tardes, noches y fines de semana (SEGUÍ-PONS e MARTÍNEZ-REYNÉS, 2004, p.292).

Não buscamos aqui aprofundar a história da origem do transporte público em Ribeirão Preto, mas sim entendê-la a partir da década de 1950. Assim, nessa perspectiva, separou-se a história em dois momentos, antes da TRANSERP e depois da TRANSERP, a partir de 1980. Nesse item focou-se a TRANSERP, mais especificamente após os trólebus.

A TRANSERP⁶⁶ – Empresa de Trânsito e Transporte Urbano de Ribeirão Preto S/A – é o órgão que gerencia o transporte público da cidade, trabalhando como administradora e fiscalizadora, principalmente, pois a operação é realizada pela TRANSURB – Associação das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Ribeirão Preto – que reúne as três empresas permissionárias: a TURB – Transporte Urbano S/A⁶⁷, a TRANSCORP Ltda., do Grupo Passaredo, e a Rápido D’Oeste Ltda.

As três empresas juntas operam 84 linhas urbanas de ônibus (Sistema de Ônibus⁶⁸), com uma frota de 307 veículos, com capacidade média para transportar 70 usuários, sendo que, nesses, 38 vão em pé (TRANSERP, 2009). Além dos ônibus, elas operam também o Sistema Complementar⁶⁹, chamado Leva e Traz, com 31 rotas e frota de 34 microônibus. Na sua configuração, as linhas do Sistema de Ônibus de Ribeirão Preto estão organizadas em radiais e diametrais, provavelmente devido à criação da TRANSERP, em 1980, para a operação dos trólebus que, por meio de estudo a ser apresentado à Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (EBTU), que mediava o acordo entre a Prefeitura e o Ministério dos Transportes, que traçou as linhas em projeto a partir da estrutura municipal daquela época, onde o comércio e os serviços concentravam-se na área central e, assim, todas as linhas convergiam para essa área. O problema é que, a partir daí, quase nada se alterou no traçado dos ônibus e, atualmente, a cidade possui outra estrutura. Ou seja, a dispersão e a organização espacial são diferentes daquelas de 1980, além, também, de contar com outra quantidade populacional e de

⁶⁶ A TRANSERP foi criada a partir da escolha para se desenvolver o Programa Piloto do Sistema de Trólebus, da EBTU, em Ribeirão Preto, na década de 1980. É uma empresa de Sociedade de Ações, sendo que a prefeitura possui 51,0% das ações.

⁶⁷ A TURB, sucessora da Empresa Andorinha, foi fundada em 2003 e pertence ao Grupo Comporte. Na licitação, a empresa ganhadora foi a Andorinha S/A, junto às empresas TRANSCORP e Rápido D’Oeste. Porém, a Andorinha foi vendida para o grupo Comporte e passou, em 2003, a ser chamada de TURB – Transporte Urbano S/A. Esse grupo forte atualmente controla todas as empresas de transporte urbano da Baixada Santista, as empresas Breda, Cruz e União, as viações Piracicabana e Princesa do Norte, a sociedade das empresas urbanas de Bauru/SP, Maringá/PR e Londrina/PR, além da Gol, empresa de transporte aéreo.

⁶⁸ “O ônibus é o principal meio de transporte nas cidades brasileiras. Segundo o sistema de informações desenvolvido pela Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP, 2005), uma frota de aproximadamente 93.000 ônibus circula nas cidades brasileiras com mais de 60 mil habitantes, transportando, em média, 1 bilhão de passageiros mês” (BRASIL, 2007, p.81).

⁶⁹ Este Sistema Complementar é o resultado do processo de retirada de veículos clandestinos da cidade. Foi uma reutilização das vans clandestinas, englobando-as ao sistema de transporte público. 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 (na maioria dos casos, pela demanda de usuários ser baixa).

frota, as quais aumentaram significativamente, sendo que o município hoje conta com 398.527 veículos (TRANSERP, 2010).

De acordo com Ferraz e Torres (2001, p.127-128), o traçado de um sistema de transporte público por ônibus é formado por linhas, que podem ser classificadas pelo seu tipo (Figura 13) e por sua função. Em Ribeirão Preto, como já dito, além de serem do tipo radial e/ou diametral, a função de todas elas segue uma única classificação, a de serem convencionais. Ou seja, “linha que executa simultaneamente as funções de captação dos usuários na região de origem, transporte da origem até o destino e distribuição na região de destino” (FERRAZ e TORRES, 2001, p.127).

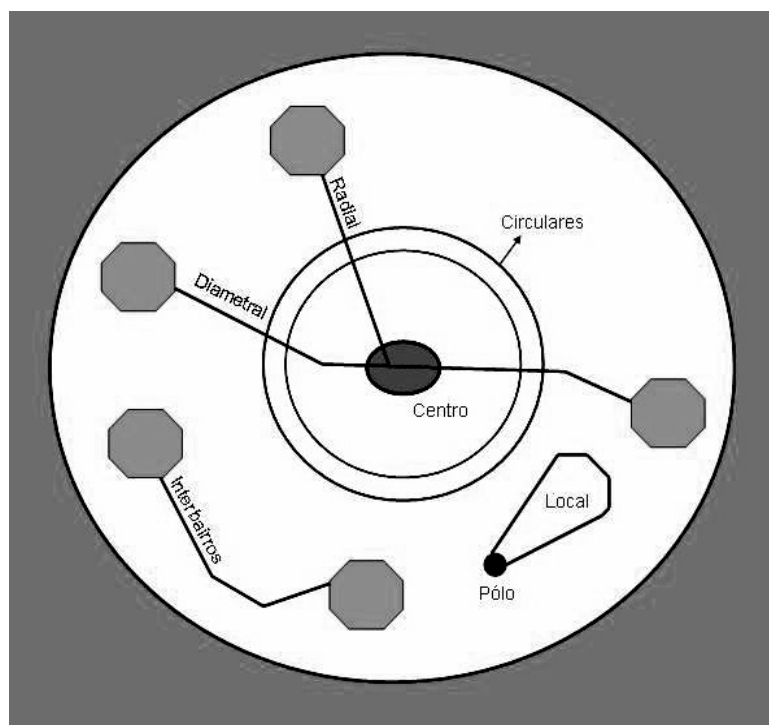


Figura 13 – Os diversos tipos de linhas de acordo com o traçado
Fonte: FERRAZ e TORRES, 2001, p.128.

Nota-se, a partir da Figura 13, que a linha *radial* é aquela que liga a zona central a outra região da cidade (onde se localizam um ou mais bairros) e, a linha *diametral* é aquela que conecta duas regiões opostas, passando, obrigatoriamente, pela área central. Desse modo, ao manter o traçado nos tipos apresentados de linhas e em uma única função, pode-se dizer que o sistema ainda converge todo para o centro. E, assim, é possível dizer que a organização espacial do sistema de transporte público de Ribeirão Preto permanece, mesmo ao longo desses quase 30 anos, engessada em uma dispersão que não é mais aquela da década de 1980, como foi citado. Portanto, mesmo que se fale em integração, da forma como o sistema está

organizado, se deduz que a integração se faz apenas na área central, a qual se tornou, com a desativação dos terminais que permitiam a integração física, um terminal “a céu aberto”, já que todas as linhas o cruzam.

A hipótese levantada anteriormente começa a ser comprovada, na medida em que se inclui um novo aspecto para o sistema, que é o da integração tarifária, sendo que o sistema permanece, na organização e dispersão, com o mesmo traçado, que agora não é mais compatível com as funções da cidade, ou seja, com a configuração territorial atual, inibindo assim o uso da própria integração.

O traçado de sistemas de transporte atualmente se faz com todos os tipos de linhas, cada qual com funções distintas, organizadas em uma rede única, sendo complementares e integradas (BRASIL, 2007, p.81). A configuração territorial do município de Ribeirão Preto não é algo novo, ou mesmo inédito, característico dessa cidade, mas é a mesma de todas aquelas que alcançaram tamanho representativo para se criar subcentros planejados como, por exemplo, os *shoppings centers*, ou subcentros espontâneos, e é preciso, agora, integrá-los para permitir a mobilidade e o uso maximizado do município.

Ao analisar apenas os *shoppings centers*, verifica-se que o município já possui três, que se tornam pólos atratores e geradores de tráfego, além de um quarto, que está sendo construído fora do perímetro urbano e, dessa forma, os sistemas de transporte público devem oferecer serviço rápido de deslocamento, organizando a integração física ou tarifária entre esses, ou as duas juntas, fora da área central, compatível com a real dispersão, uma vez que, por meio do Plano Diretor (Lei nº1573/03), se quer induzir essa formação e consolidação dos subcentros.

Hoje, municípios com o mesmo tamanho que o de Ribeirão Preto já possuem linhas com funções troncal, alimentadora e expressa, com sistema organizado e distribuído para atender principalmente os pólos atratores e geradores de tráfego. Segundo Ferraz e Torres (2001, p.357), “o tamanho da cidade é o principal fator que influi no tipo de sistema de transporte público” e, com linhas radiais e diametrais, o município de Ribeirão Preto, de acordo com a classificação dos autores, ainda possui um sistema de transporte público organizado para cidades pequenas. Cidades médias e de grande porte possuem sistemas de transporte com linhas diametrais e circulares que complementam uma rede, “evitando que uma parte dos usuários necessite ir até a área central para fazer transbordo”. Além disso, cidades grandes⁷⁰ já

⁷⁰ Ferraz e Torres (2001, p.356-357) não fazem, em nenhum momento, classificação das cidades a partir de aspectos técnicos. Na verdade, descrevem como seria o sistema de transporte público diante da organização desses municípios, na sua forma, descentralização das atividades e utilização do transporte público.

possuem linhas troncais, alimentadoras e expressas, operadas com tecnologias diferenciadas, de modo que não há a superposição de linhas nos corredores. Veja o significado das funções das linhas, tecnicamente, feita por Ferraz e Torres (2001):

- Troncal: linha que opera em um corredor onde há grande concentração de demanda, com a função principal de realizar o transporte de uma região a outra da cidade.
- Alimentadora: linha que opera recolhendo usuários em uma determinada região da cidade e deixando-os em uma estação (terminal) de linha troncal, e também, pegando usuários na estação (terminal) da linha troncal e distribuindo-os na região à qual atende. Tem, portanto, a função principal de captação e distribuição da demanda.
- Expressa: linha que opera com poucas ou nenhuma parada intermediária a fim de aumentar a velocidade operacional, reduzindo, assim, o tempo de viagem (FERRAZ e TORRES, 2001, p.128-129).

Além das funções, é preciso estabelecer, para que os ônibus tenham vantagens sobre os veículos particulares, corredores segregados na sua rede. Ou seja, oferecer maior possibilidade e dinamismo para se fazer os deslocamentos e ter uma configuração que atenda desde os pólos atratores e geradores de tráfego até aqueles deslocamentos curtos e médios entre bairros (subcentros), sem que precise se deslocar até a área central, com segurança e pontualidade. Da forma como está configurado o sistema de Ribeirão Preto (Mapa 5) é possível dizer que há uma sobrecarga de veículos e linhas de ônibus na área central (Mapa 6), o que é desnecessário, uma vez que, como já dito, todos convergem para essa área.



Mapa 5: Distribuição Espacial da Operação das Empresas Permissionárias do Sistema de Transporte Público por Ônibus.
Ribeirão Preto - SP/2010

Legenda

Empresa

- Rápido D'Oeste Ltda.
- Transcorp Ltda.
- Turb - Transporte Urbano Ltda.

Informações Cartográficas

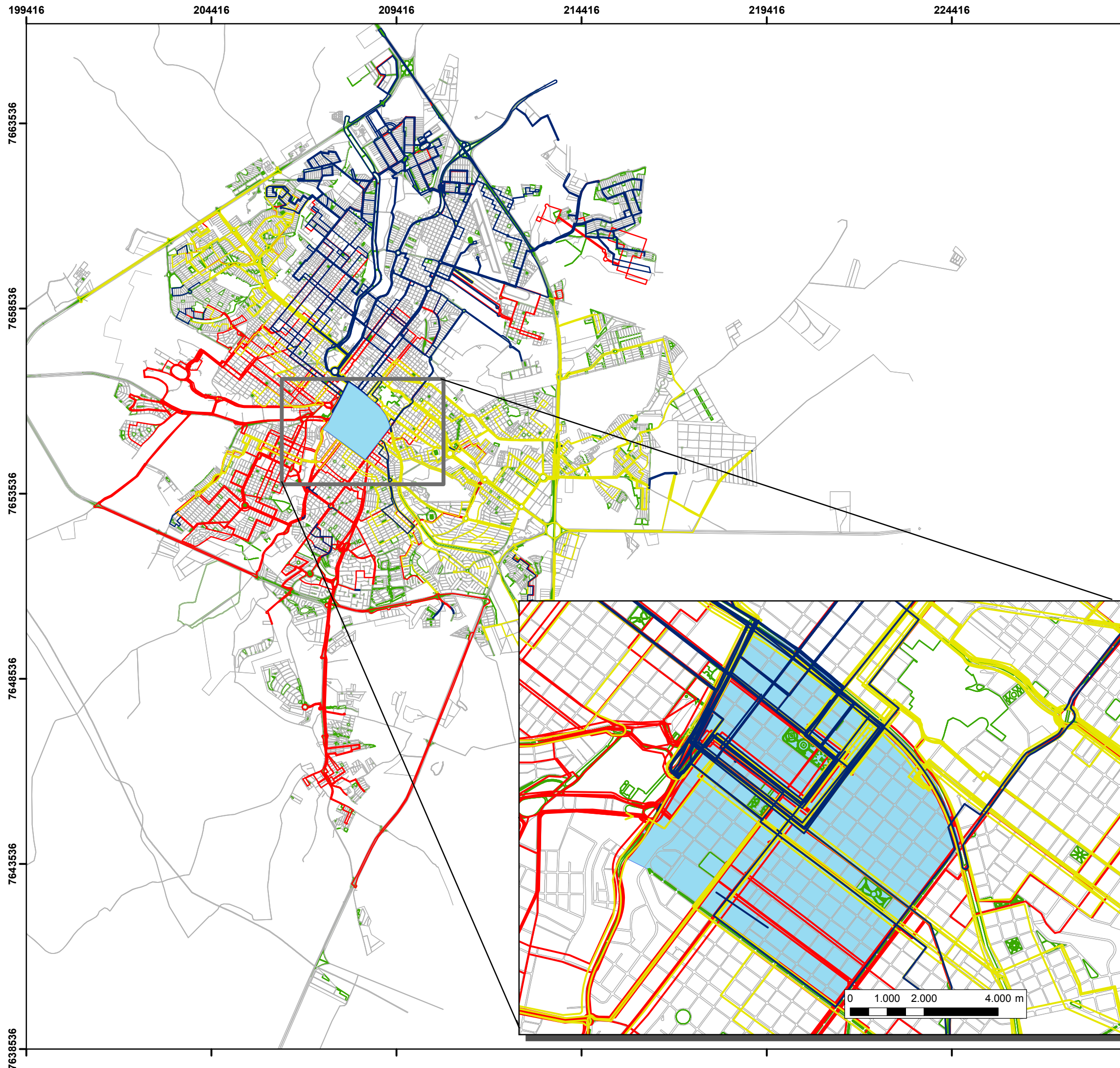


Fonte: Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto - Transerp (Empresa de Trânsito e Transporte Urbano de Ribeirão Preto S/A)

Organização: André Barioni
Desenho: Gustavo Eugênio

Data: Maio/2010

Sistema de Coordenadas: UTM
Projeção: SAD69 - 23S
Escala: 1:100.000



Mapa 6: Confluência de Linhas (itinerários dos ônibus) das Três Empresas Permissionárias no Quadrilátero Central. Ribeirão Preto – SP/2010.

Legenda

- Quadrilátero Área Central
- Turb - Transporte Urbano Ltda.
- Transcorp Ltda.
- Rápido D'Oeste Ltda.

Informações Cartográficas

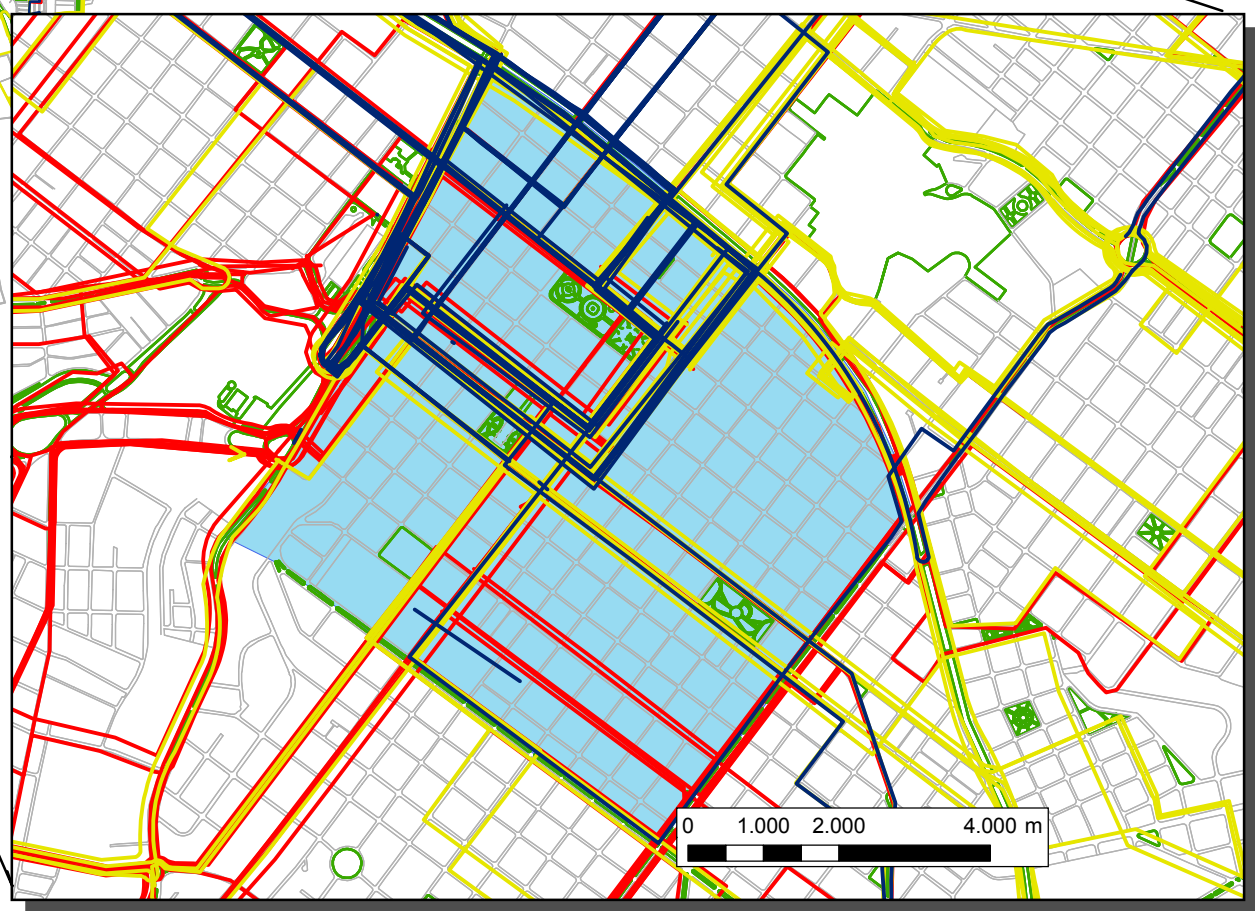
Escala Gráfica

Fonte: Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto - Transerp(Empresa de Trânsito e Transporte Urbano de Ribeirão Preto S/A)

Organização: André Barioni
 Desenho: Gustavo Eugênio

Data: Maio/2010

Sistema de Coordenadas: UTM
 Projeção: SAD69 - 23S
 Escala: 1:100.000



De acordo com o caderno “PlanMob: construindo a cidade sustentável”, da SeMob, para uma organização adequada dos serviços de transporte público, devem ser observadas as seguintes diretrizes:

- O serviço de transporte coletivo é parte fundamental da estrutura de funcionamento das cidades e essencial para a vida da população, como tal precisa ser organizado e gerido pelo poder público, não admitindo riscos de descontinuidade, devendo ser prestado de forma a oferecer melhor atendimento à população com conforto, fluidez e segurança.
- O sistema de transporte coletivo deve ser organizado na forma de uma única rede, com os diversos modos de transporte integrados física, operacional e tarifariamente, independentemente de quem os opere, inclusive considerando os serviços sob gestão de outros níveis de governo (estadual e federal).
- O serviço de transporte coletivo deve ser prestado de forma profissional e com uma adequada organização dos processos de trabalho necessários: manutenção da frota, operação de tráfego, controle e administração, segundo condições mínimas estabelecidas na regulamentação.
- O equilíbrio econômico-financeiro dos contratos não é um problema exclusivo dos operadores, mas sim uma condição necessária à garantia de prestação de um serviço adequado.
- Uma adequada rede de transporte coletivo exige investimentos de curto, médio e longo prazos em veículos, infra-estrutura e estrutura de operação. (BRASIL, 2007, p.81-82).

Essas diretrizes serão analisadas em seguida, ainda neste item, demonstrando que o município, apesar de ter um sistema que não é compatível com a sua realidade estrutural, segue o rumo apresentado como, por exemplo, com a TRANSERP, o órgão público que organiza e gerencia o sistema, fiscalizando a qualidade da prestação do serviço de transporte público para a população.

De acordo com os mapas, principalmente com o Mapa 6, onde está detalhada, nitidamente, a sobreposição de linhas de ônibus na área central de Ribeirão Preto, pode-se dizer que é preciso construir um terminal⁷¹ para que ocorra o transbordo (integração) sem que precise percorrer quarteirões e para que as pessoas tenham uma referência nessa área, ou mesmo, mudar as funções das linhas e, assim, onde está sobrecarregado, criar uma única linha troncal como, por exemplo, o que foi feito em Uberlândia, MG.

Para não sobrecarregar a área central, a rede foi configurada com linhas troncais, alimentadoras e expressas (que ligam os terminais), complementares e integradas entre os

⁷¹ No início de 2010 foi instalado um “terminal urbano” nas imediações do terminal rodoviário, na área central de Ribeirão Preto. O terminal é aberto e tem o único propósito de aglomeração de linhas de ônibus, devido à falta de sincronização horária e física do sistema, que gerava reclamações devido à essa falta de referência na área central.

cinco terminais espalhados pelo município (Figura 14). Dessa forma, há maior dinamismo dos ônibus pelo município, rapidez e menos sobreposição de linhas.

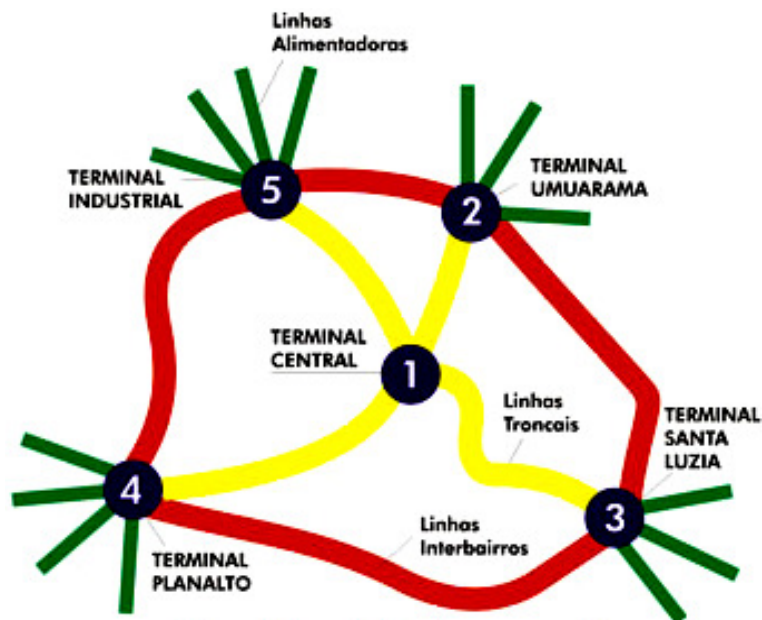


Figura 14 – Configuração do Sistema de Transporte Público de Uberlândia, MG

Fonte: Settran – Relatório de Acompanhamento de Arrecadação (S.G.O). Serviço regular – out/07. Retirado de: www.praticshopping.com.br/sit_uberlandia/sit_uberlandia.php. Acessado em: fevereiro de 2010.

Essa seria uma alternativa para o município de Ribeirão Preto. Porém, as propostas foram deixadas para o quinto capítulo. Aqui, apenas se quer mostrar que cidades de portes parecidos possuem rede de transporte diferente, considerando vários aspectos, e não se pode deixar de citar que Uberlândia ganhou o prêmio por ter o melhor sistema de transporte público do Brasil, em 2009, de acordo com a Associação Brasileira de Municípios (ABM), destacando os aspectos de qualidade como, por exemplo, renovação a frota, com veículos menos poluentes e 100% adaptados⁷².

Uma das várias diferenças entre os sistemas de Uberlândia, MG, e Ribeirão Preto, SP, é na integração. Quando o transbordo é necessário, enquanto em Uberlândia ele é feito sem pagamento extra (tarifário), em Ribeirão Preto se faz a integração a partir de um pagamento adicional tarifário, sob controle temporal. A diferença é que em Uberlândia essa integração só ocorre em paradas fechadas e/ou nos terminais, sendo de integração física, enquanto em Ribeirão Preto a integração é tarifária temporal, e pode ocorrer em qualquer parada e para qualquer veículo (linha) que não esteja no mesmo “grupo de linhas”, que foram pré-estabelecidos pela TRANSERP.

⁷² Retirado de: www.uberlandia.mg.gov.br/noticia.php?id=4341. Acessado em: junho de 2010.

Ainda de acordo com os mapas, é possível observar no Mapa 5 que o município se dividiu em três áreas (diferenciadas pelas cores na legenda), cada qual operada por uma das empresas⁷³ permissionárias. Ao pensar que a rede deve ser única e integrada, essa divisão tem a vantagem de não permitir concorrência entre as empresas que disputariam os passageiros, como ocorre quando não há uma rede e/ou quando se tem transporte clandestino. Porém, se o espaço é delimitado por e para as empresas, o que torna a operação regionalizada, significa que a organização dos itinerários (configuração das linhas) está condicionada a essa distribuição e, portanto, não na necessidade das pessoas e na estrutura territorial atual do município. Dessa forma, não se está pensando na população e na sua condição de mobilidade, mas economicamente, apenas nas empresas, que têm os seus passageiros cativos condicionados às regiões. Assim, se não houver acordo por meio da TRANSURB para a igual distribuição financeira entre as empresas, independentemente da quantidade de usuários transportados por mês, pode-se dizer que a empresa que opera em bairros mais populares, onde a população é dependente do ônibus na sua maioria, arrecadaria mais. Portanto, o que na maioria das cidades é feito por linhas (linhas mais lucrativas e linhas menos lucrativas da rede), em Ribeirão Preto, se faz por região.

Mesmo sendo visível a distribuição de áreas por empresas, é impossível afirmar que o lucro é regional, pois não se conseguiu informações sobre o assunto. As poucas informações que se conseguiu para esta pesquisa foram sobre a quantidade de usuários por empresa por mês, as quais foram utilizadas posteriormente.

Além de dividida por empresas, com ônibus com cores diferentes de acordo com a área que atendem, o sistema de transporte público de Ribeirão Preto, ao incorporar a integração tarifária temporal, regionalizou todo o município por letras para restringir as opções dos usuários para o transbordo e o uso de apenas uma única passagem obrigando, assim, o usuário a pagar por duas tarifas ao se utilizar de linhas que estão no mesmo grupo de letras, em sistema que está praticamente configurado em linhas radiais. Ou seja, o usuário, mesmo realizando as suas atividades em menos de duas horas, precisará pagar por duas tarifas, já que as linhas e as letras, em boa parte do sistema, estão condicionadas em um espaço físico de deslocamento bairro/centro/bairro, em sentido radial, que não permite o deslocamento a pé

⁷³ As linhas da TRANSERP, com o fim do trólebus, foram redistribuídas para as empresas permissionárias, a partir da lógica dessas áreas. Portanto, a partir de 1999, o município se divide em apenas três empresas.

para se utilizar apenas de uma tarifa. Veja na Figura 15 a distribuição das letras do sistema de transporte público pelo município⁷⁴.

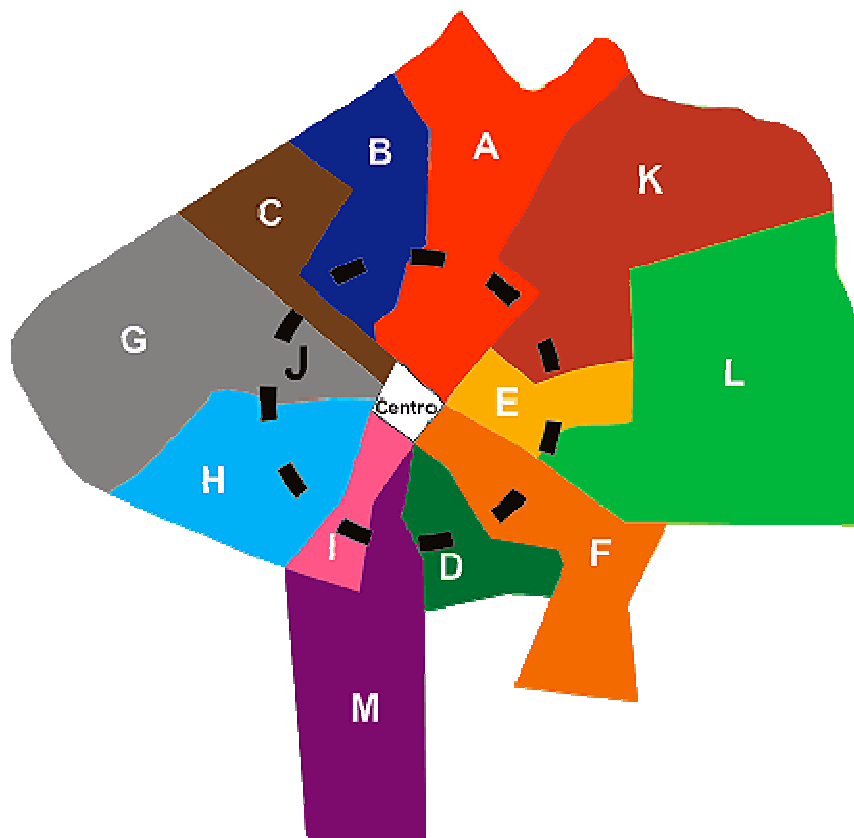


Figura 15 – Grupos de letras do sistema de transporte público de Ribeirão Preto
Fonte: TRANSERP, 2009.

De acordo com Ferraz e Torres (2001), o fundamento da integração tarifária está associado,

[...] à não necessidade de os usuários pagarem novamente para fazer transbordo entre veículos de linhas distintas, ou pagarem um valor adicional significativamente menor do que o preço normal das duas passagens que teriam de desembolsar para completar a viagem. Esse conceito também vale para o caso de mais de duas viagens (FERRAZ e TORRES, 2001, p.122).

Em Ribeirão Preto, atualmente é pago pela tarifa comum (inteira) R\$ 2,40 e a tarifa de integração R\$ 2,60. É uma das tarifas mais altas do Brasil (Tabela 5) e, nesse sistema, talvez uma das maiores arrecadações, pois diariamente paga-se por duas tarifas, comuns ou integrada, sem que tenha a maximização do uso do transporte público, por oferecer a

⁷⁴ Para saber mais informações sobre as linhas e as letras do sistema de transporte de Ribeirão Preto, entre no domínio www.ribeiraopreto.sp.gov.br/transerp/i07principal.php.

possibilidade de se fazer apenas um transbordo, sabendo que essa possibilidade, mesmo que temporal, é anulada pelas letras, não sendo possível assim utilizar-se de apenas uma única tarifa por dia, a não ser que a pessoa tenha a vantagem de morar no local de intersecção de dois grupos de letras, onde é possível se deslocar bairro/centro por uma linha e voltar, centro/bairro, em menos de duas horas, em outra linha, de letra diferente.

Tabela 5 – Comparação do valor da tarifa do transporte público por ônibus no Brasil

Município	População 2009	Frota de ônibus	Preço/tarifa 2010	Passageiros por ano/2009
Juiz de Fora, MG	526.706	474	R\$ 1,80	101.147.913
Aracaju, SE	544.039	402	R\$ 2,10	69.921.913
Cuiabá, MT	550.562	459	R\$ 2,30	82.804.485
Ribeirão Preto, SP	563.107	308	R\$ 2,40	56.741.833
Sorocaba, SP	584.313	341	R\$ 2,65	52.424.865
Feira de Santana, BA	591.707	179	R\$ 2,15	32.100.207
São José dos Campos, SP	615.871	382	R\$ 2,50	69.100.817
Uberlândia, MG	634.345	360	R\$ 2,25	60.264.528
João Pessoa, PB	702.235	435	R\$ 1,90	103.975.815
Campo Grande, MS	755.107	541	R\$ 2,50	81.072.900

Fonte: ANTP, 2010.

Dessa forma, quanto mais periférico é o bairro, pior são as possibilidades de seus moradores de mobilidade por transporte público, pois os vazios urbanos aumentam.

Ao considerar o sistema complementar “Leva e Traz”, mesmo que gratuito, o tempo quase dobra, pois leva a pessoa à primeiro esperar pela van e depois pelo ônibus, o que, na maioria das vezes, não está sincronizado, não por falta de tentativa do sistema, mas porque o transporte público, como já foi dito aqui, está condicionado ao trânsito e os mais diversos aspectos adversos desse.

Ao analisar a tabela, observa-se que apenas dois municípios possuem tarifa com preço abaixo de R\$ 2,00, Juiz de Fora, MG, e João Pessoa, PB, que coincidentemente transportam mais passageiros por ano que todos os demais municípios do quadro, ultrapassando 100 milhões de passageiros por ano. Porém, é possível dizer que é justamente pelo número de passageiros transportados que não se aumenta esse preço, uma vez que o sistema é sustentado pelos usuários e, portanto, não há a necessidade de aumento.

Até se poderia concordar com esse raciocínio, mas sabe-se que quando se discute a questão da tarifa o principal fundamento é o da justiça social, ou seja, estipular um preço justo para que todos tenham condições para o uso do transporte público. Porém, sabe-se que nem

mesmo o pagamento dessa tarifa é justo, uma vez que as gratuidades e os benefícios, como a meia tarifa para os estudantes, são repassadas para o usuário comum, que paga pelo uso dos outros, como também pela externalidade do trânsito⁷⁵. Veja a evolução tarifária de Ribeirão Preto no Gráfico 3. Nesse, é possível observar que, em cinco anos, há aumentos consecutivos da tarifa no município⁷⁶.

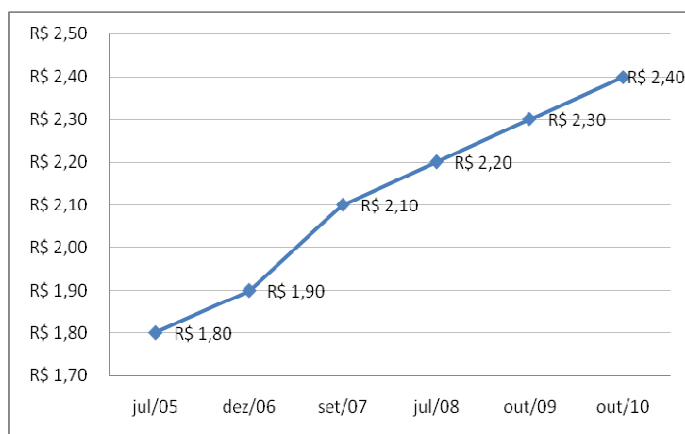


Gráfico 3 – Evolução tarifária do transporte público de Ribeirão Preto
Adaptado de: ANTP, 2010.

De acordo com Ferraz e Torres (2001, p.122) o principal objetivo da integração tarifária “é promover justiça social no sistema de transporte público, eliminando as discriminações geográficas”, atuando, dessa maneira, para a

[...] democratização do espaço urbano, pois com a possibilidade de deslocamento entre quaisquer pontos da cidade com o pagamento do valor correspondente a uma única passagem, ou pouco mais que isso, aumentam as oportunidades de trabalho, estudo, compras, lazer, etc. (FERRAZ e TORRES, 2001, p.122).

No entanto, em países desenvolvidos, paga-se um único valor mensal para utilizar quantas vezes quiser e puder ao longo do mês o transporte público, como exemplificado no primeiro capítulo, com a Suécia (preço equivalente a R\$ 190,00 reais). Por haver limitações

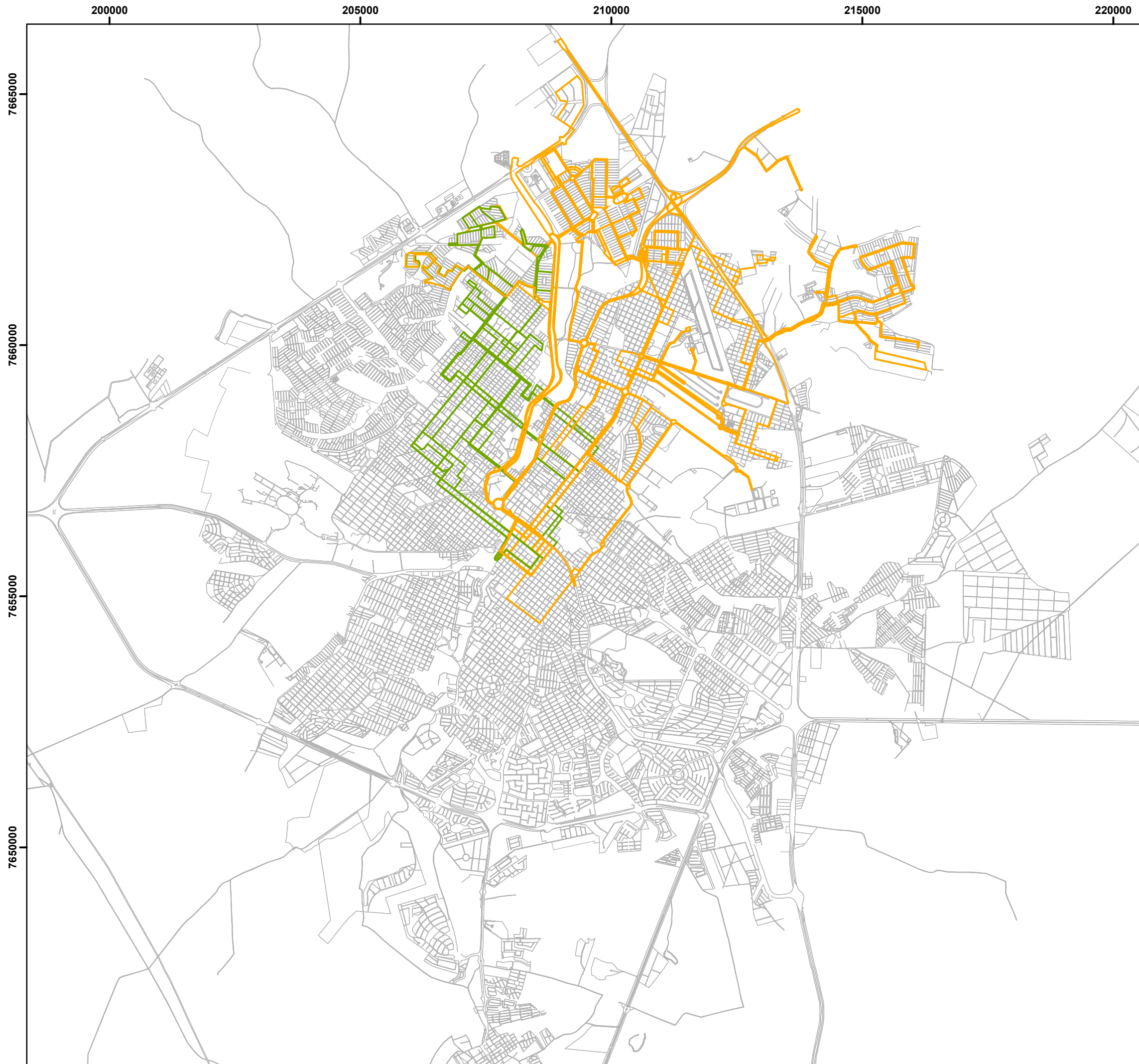
⁷⁵ Em Ribeirão Preto, retira-se o cartão eletrônico (Cartão Nosso), do transporte público, de acordo com as categorias: Nosso Sênior (gratuito, para homens acima de 65 anos e mulheres acima de 60 anos), Nosso estudante (com concessão de 50% de redução na tarifa), Nosso Especial e/ou Nosso Especial com Acompanhante (com isenção tarifária), Nosso Vale Transporte (para funcionário de empresas, de acordo com a Lei Nº7.418/85) e, por fim, o Nosso Cidadão (que paga pela tarifa comum).

⁷⁶ Sobre o último aumento, em outubro de 2010, o próprio sindicato dos Empregados em Empresas de Transporte Urbano criticou. João Henrique Bueno, presidente do sindicato, disse que é lamentável o aumento, pois “a prefeitura reajusta as passagens ano a ano sem que ocorram melhorias no transporte público, como a implantação de um terminal de ônibus urbano. [...] a maioria dos pontos de ônibus descobertos e os passageiros esperam ao ar livre [...] os motoristas não têm sequer um local adequado para ir ao banheiro (Jornal A Cidade, 31/07/2010, p.A10).

no sistema de integração tarifária temporal em Ribeirão Preto, como mostrado, “segundo os dados da empresa, pelo menos 640 mil pessoas fazem uso da integração na cidade, o que representa 16% dos 4 milhões de usuários por mês” (Jornal A Cidade, 28/08/2009, p.A7). Se for considerado que o preço da tarifa de integração é de R\$ 2,60, e que a pessoa utilizará no mínimo dois por dia, se gasta, por mês (24 dias), R\$ 124,80 reais, sabendo que esse deslocamento será limitado. Mesmo que fossem R\$ 190,00 por mês, não seria mais justo pagar por esse valor sabendo que poderiam, a qualquer momento, fazer uso do transporte público? Essa não seria a opção mais correta de justiça social e democratização do espaço? Não aumentaria a possibilidade de a pessoa realizar maior número de atividades em meio ao deslocamento? É preciso dizer que, além da limitação do sistema de transporte público de Ribeirão Preto, que é de estrutura tradicional⁷⁷, ainda há, também, a falta de sincronização, o que funciona nos países desenvolvidos, onde também há avisos sobre o tempo de espera nas paradas de embarque e desembarque.

A seguir serão apresentados mais três mapas, correspondentes às empresas de ônibus de Ribeirão Preto, dos grupos de letras e linhas e da região que operam no município. Assim, esses mapas representam a configuração (rede) do sistema de transporte público com maior detalhe, podendo ser analisado, por exemplo, a área da intersecção entre os grupos de linhas e letras.

⁷⁷ Segundo Tedesco et al (2009), a estrutura tradicional de provisão de transporte público baseia-se “na oferta de serviços percorrendo um determinado percurso a um preço fixo”. Se for considerada a atual configuração do sistema de transporte de Ribeirão Preto, é exatamente o que ainda se faz, já que só se pode fazer um único transbordo e para um destino de letra distinta.



Mapa 7: Itinerários das Linhas e Rotas da Empresa Turb – por Grupo de Operação. Ribeirão Preto – SP/2010.

Legenda

Turb - Transporte Urbano Ltda.

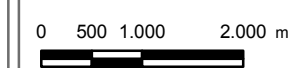
Grupo 1

— A

— B

Informações Cartográficas

Escala Gráfica



Fonte: Prefeitura Municipal de Ribeirão Preto - Transerp (Empresa de Trânsito e Transporte Urbano de Ribeirão Preto S/A)

Organização: André Barioni
Desenho: Gustavo Eugênio

Data: Maio/2010

Sistema de Coordenadas: UTM
Projeção: SAD69 - 23S
Escala: 1:75000