

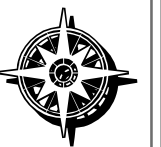
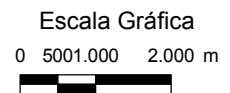


Mapa 11: Itinerários das Linhas
 Diagonais - por Grupo
 de Operação.
 Ribeirão Preto - SP/2010

Legenda

- Linhas Diagonais Rápido D'Oeste (4)
 - H (1)
 - I (3)
- Linhas Diagonais Transcorp (07)
 - D (1)
 - E (2)
 - G (2)
 - H (2)
- Linhas Diagonais Turb (0)

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: 1:100000

Por serem extensas, as linhas diametrais percorrem uma área maior do município e, assim, cruzam mais pólos geradores de tráfego (PGT), um dos motivos que justifica o maior número de passageiros transportados. No Mapa 11 observa-se que as linhas diametrais do sistema, da forma como estão configuradas, cruzam o município perfazendo duas regiões bem delimitadas, de sudeste a noroeste, por meio de linhas da Transcorp Ltda., e de norte a sul através da empresa Rápido D'Oeste, única que atende o distrito municipal Bonfim Paulista.

De acordo com Pereira (1993),

[...] é importante que, ao se planejar os sistemas e as redes de transportes, se considere que, se a integração tem vantagens consideráveis em termos de racionalidade operacional e de estruturação dos transportes, traz também desconforto para os usuários, em termo de transbordos. Isto sem contar os eventuais sistemas que têm uma integração onde o último a ser pensado é o usuário (PEREIRA, 1993, p.84).

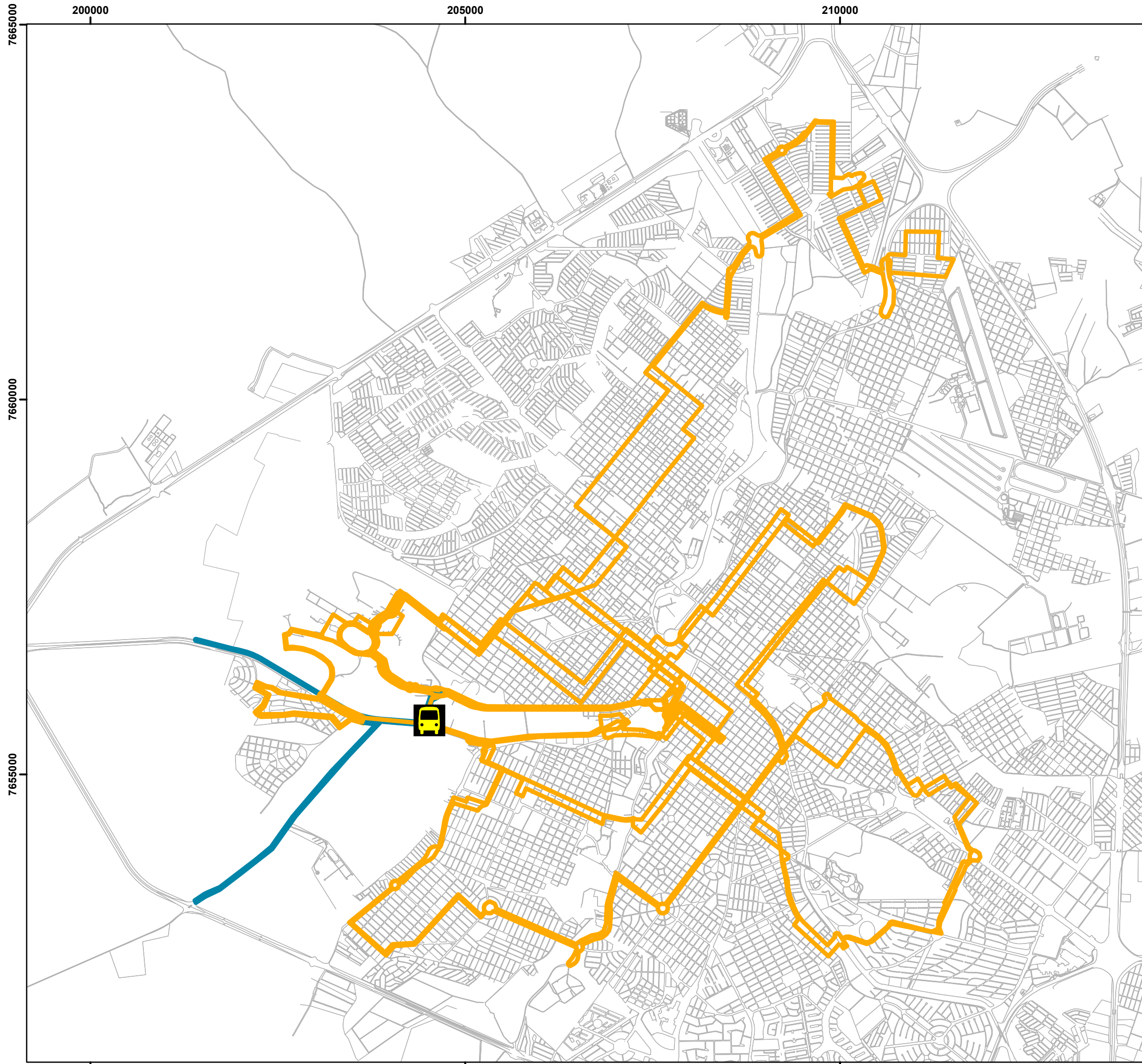
Dessa forma, um estudo sobre os deslocamentos se faz necessário, pois o transbordo torna-se um incômodo para o usuário, principalmente se o sistema não está sincronizado, como é o caso de Ribeirão Preto. É preciso ter duas noções: como esse sistema não possui infraestrutura e estrutura que lhe permite vantagens sobre os demais meios de transporte particulares em Ribeirão Preto ficará sempre condicionado ao trânsito geral. Ora, se não há sincronização das linhas, sabe-se que necessitará de mais tempo ao precisar fazer o transbordo; segundo, ao replanejar a configuração da rede do sistema, antes de tudo, deve-se partir dos deslocamentos diários das pessoas e, assim, eliminar a delimitação de áreas das empresas, permitindo, desse modo, conforto, rapidez e dinamismo, mesmo que se precise fazer uso de transbordo.

Segundo Pereira (1993, p.83), quando se discute sobre as perspectivas de integração dos transportes, um dos aspectos fundamentais é o entendimento dos motivos que levam o usuário a fazer sua escolha modal. Assim,

[...] em termos gerais, a opção pelo modo principal advém da conveniência, rapidez, confiabilidade, conforto, lotação, preço etc. [...] por outro lado, as características do usuário – pessoais, funcionais, sócio-econômicas -, os motivos do deslocamento pretendido, o serviço de transporte e seu padrão operacional, o conhecimento do usuário sobre o universo da escolha modal e as interrelações entre o usuário e o sistema de transporte influenciam enormemente a sua decisão e devem ser cuidadosamente estudados e analisados, ao se proporem sistemas integrados (PEREIRA, 1993, p.83).

Desse modo, ao acreditar que o sistema de transporte público não é favorável, o usuário deixa de usá-lo e, ao mudar de um transporte público coletivo para um particular, sustenta o círculo vicioso exemplificado no primeiro capítulo da pesquisa. Para não incentivar esse círculo vicioso, a integração precisa ser vista como algo além de uma simples racionalização da operação dos transportes, mas vinculada a um programa de desenvolvimento urbano. Ainda segundo Pereira, “o transporte, como forte indutor do desenvolvimento, servirá para melhorar a qualidade de vida da população e não continuará apenas chegando para suprir uma demanda instalada” (1993, p.85), isso se, se respeitar, a partir de pesquisas de *origem/destino* (O-D), as necessidades dos usuários, bem como fazer a verdadeira integração temporal, que é aquela onde não há controle de quantidade de transbordo e de área, mas apenas do tempo.

Na configuração do sistema do transporte público em Ribeirão Preto, há pólos geradores e atratores de tráfego que se tornam, por meio das características da parada, “miniterminais”, devido à quantidade de linhas e rotas que atendem uma mesma parada de embarque e desembarque. Aqui, utilizou-se de dois exemplos, que são o “miniterminal” da Universidade de São Paulo (USP) e o do Ribeirão Shopping. A primeira, a parada da USP, é atendida por oito linhas e duas rotas, e a segunda por seis linhas e duas rotas. Ou seja, todos esses itinerários foram condicionados a atenderem esses pólos, uma vez que há demanda para fazer essa conexão. Assim, não se repensa o sistema, mas apenas é feita uma interligação de todos os itinerários mais próximos. E, desse modo, as linhas continuam organizadas a partir da função convencional, como se pode observar nos Mapas 12 e 13, ao invés de se criar outra estrutura, o que poderia ser feito com linhas que tenham funções alimentadora, expressa e troncais, racionalizando o sistema de transporte e proporcionando rapidez no deslocamento desses usuários.



Mapa 12: Itinerários – Terminal
Universidade de São Paulo.
Ribeirão Preto - SP/2010

Legenda



Miniterminal/Parada – USP

Operação



Linhas (8)

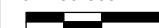


Leva e Traz - Rotas (2)

Informações Cartográficas

Escala Gráfica

0 250 500 1.000 m



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: 1:50000

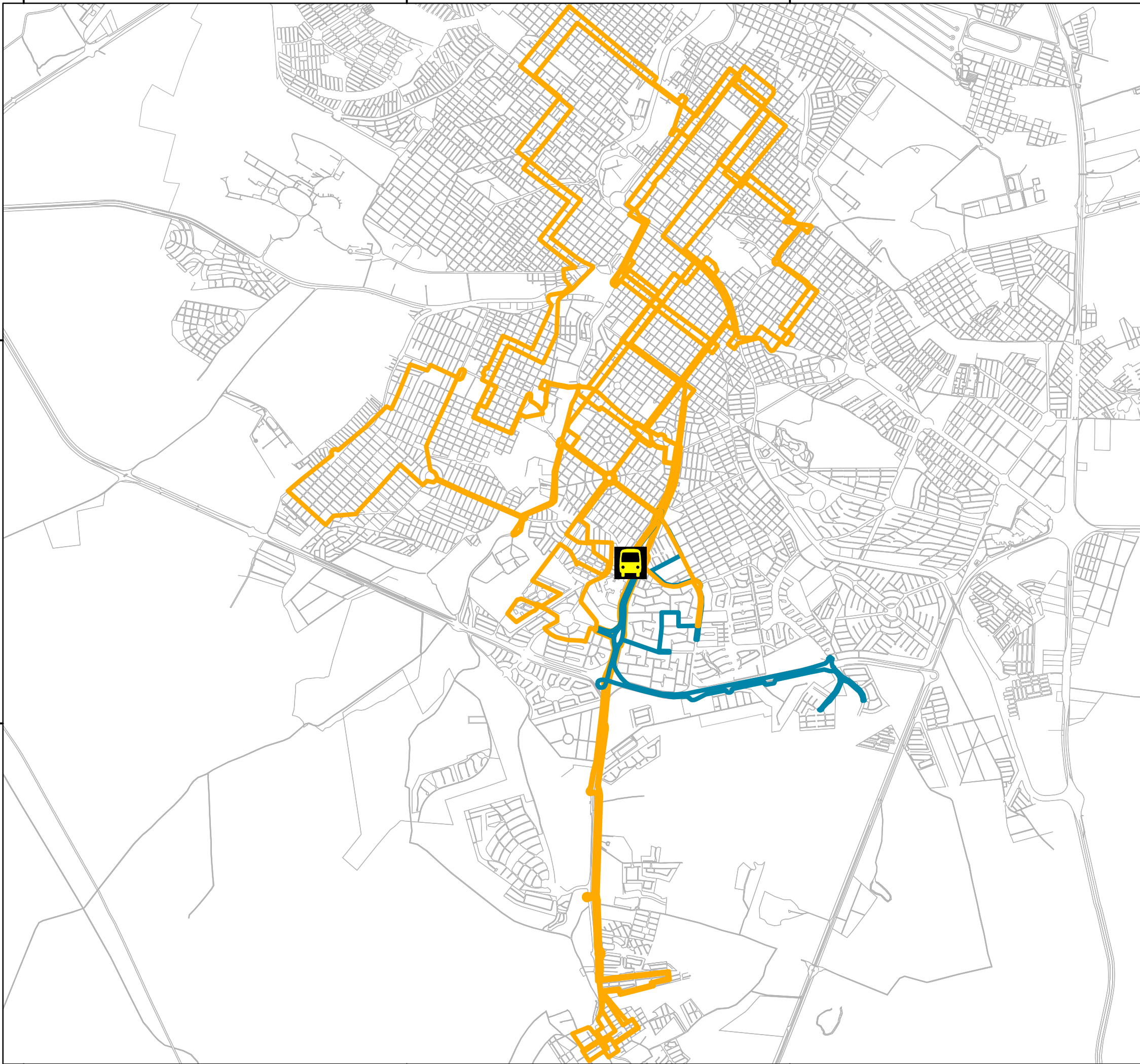
200000

205000

210000

7655000

7650000



**Mapa 13: Itinerários – Terminal
Ribeirão Shopping.
Ribeirão Preto - SP/2010**

Legenda



Miniterminal/Parada – Ribeirão Shopping

Operação

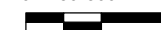
— Linhas (6)

— Leva e Traz - Rotas (2)

Informações Cartográficas

Escala Gráfica

0 250 500 1.000 m



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: 1:50000

É preciso lembrar que ao analisar o sistema de transporte de um município deve se considerar as questões políticas, não apenas do local, mas de todo os níveis do governo, que de alguma forma, interfere no sistema, uma vez que o município dependerá de investimentos estaduais e federais. Assim, reconfigurar o transporte público, ou mesmo melhorá-lo, pode mudar toda uma cadeia produtiva local e, por esse aspecto, a questão econômica será julgada e analisada para uma definição política. Ao analisar a questão econômica sobre a política, sabe-se que não é feita a justiça social, pois a política dos empresários de ônibus dificilmente está voltada para os usuários, como também dificilmente é revertida pelas prefeituras, pelo menos é assim que pensa Manolo (2009, p.5). Segundo ele, essa política é a de “maximização de seus lucros em curto prazo independentemente das consequências para a população transportada” e, assim,

[...] os empresários exigirão o aumento de tarifa à prefeitura, que se vê diante de um dilema: ou aumenta as tarifas, em prejuízo de sua popularidade, e assim garante a margem de lucro dos empresários, a reposição de seus custos operacionais e – supõe-se – a qualidade do serviço; ou mantém o mesmo valor das tarifas por mais tempo, garantindo sua popularidade enquanto os empresários usam as táticas [...] para pressionar a prefeitura a aumentar as tarifas, reduzindo a qualidade da prestação do serviço para manter seu lucro (MANOLO, 2009, p.5)

De qualquer forma, diante dessa política dos empresários, sempre haverá o aumento das tarifas, como é possível ver em Ribeirão Preto, pelo menos enquanto a operação visar o lucro, que é o que se assiste. Porém, se a tarifa aumenta é justo que se cobre por qualidade, e é isso que a TRANSERP deveria fazer, como gerenciadora do sistema de transporte público.

A qualidade está associada à melhoria de todos os aspectos que fazem parte do sistema de transporte, dentre os quais podem ser citados aqueles que a própria TRANSERP poderia sugerir como é o caso das vias de ônibus ou a reorganização da configuração da rede de transportes. Ora, sabe-se que “o bom desempenho do transporte coletivo é condição essencial para a eficiência da cidade e para a qualidade de vida” (ANTP, 1997, p.109), assim, as vias de ônibus tornam-se também essenciais, pois elas “têm o objetivo de propiciar melhores condições de circulação para os veículos de transporte coletivo. As vias podem ser organizadas de acordo com vários níveis de prioridade, em função das características de cada local” (ANTP, 1997, p.109). Seus principais objetivos são:

- possibilitar redução do tempo de viagem, dando prioridade à modalidade de maior capacidade de transporte de pessoas;

- racionalizar e reorganizar o serviço de ônibus, em função de redução de investimentos na quantidade de veículos requeridos;
- reduzir o consumo de combustíveis, com diminuição e otimização do custo operacional;
- melhorar as condições do serviço prestado, permitindo o estabelecimento de nova imagem dos serviços ofertados à população, principalmente se as medidas forem associadas à melhoria nos veículos, modelo operacional e de gestão etc.;
- criar eixos preferenciais para o transporte coletivo, com tratamento adequado e atendendo as necessidades de demanda;
- proporcionar melhor qualidade ambiental nos corredores de transporte coletivo e nas áreas adjacentes (ANTP, 1997, p.109).

Esses objetivos são importantes na medida em que não focam apenas as vias dos ônibus como um fim, mas orientam que o sistema funcionaria de modo holístico e, por isso, qualquer melhoria se reflete em outros aspectos desse sistema, como é possível ver na citação. Além disso, as propostas que se faz no último capítulo, de uso de veículos com tecnologias de média capacidade, só são eficientes porque circulam por vias próprias, de uso exclusivo. Se não fosse assim, também não teriam sucesso.

Já a reorganização da rede dependeria de estudos contínuos sobre os motivos que levam o usuário a fazer o deslocamento, e se o ato de se deslocar é feito com qualidade, principalmente se for feito por meio do transporte público. Porém, com antecipação, como já dito, em Ribeirão Preto não há nenhuma vantagem para o transporte público, como, por exemplo, vias de ônibus, como também não há qualidade aceitável na prestação do serviço, comprovado por meio de pesquisa da própria TRANSERP, atribuída aos usuários.

Os dados adquiridos por meio da TRANSERP não são contínuos e, por isso, não permitem comparação e/ou análise da evolução sobre a qualidade do serviço. Talvez o que poderia ser feito é comparar esses dados da TRANSERP com aqueles obtidos nesta pesquisa, por meio de questionários aplicados aos usuários. No entanto, a comparação não seria justa, uma vez que as aplicações se deram em anos diferentes e os propósitos são distintos, sendo que um quer mostrar que o serviço não é tão ruim assim quanto se diz, e o outro, o pesquisador, quer comprovar aquilo que vem sendo discutido na pesquisa, com ênfase para o trabalho científico. Assim, apesar de algumas perguntas serem parecidas, elas não têm o mesmo objetivo. Além disso, sabe-se que quem responde, responde de acordo com quem pergunta.

Na pesquisa da TRANSERP, realizada em abril de 2005, o resultado partiu das opiniões de 458 usuários do sistema de transporte público⁸². No caso, o instrumento usado para a entrevista continha nove perguntas referentes, por exemplo, ao número telefônico 118 (via de comunicação entre os usuários e a TRANSERP), entre outras coisas, como o comportamento e o procedimento operacional dos funcionários do sistema de transporte, a regularidade operacional e sobre a capacidade e o conforto dos veículos.

Essas perguntas foram escolhidas para mostrar que a TRANSERP fiscaliza as operadoras, uma vez que todas elas foram direcionadas à prestação de serviço e, ao mesmo tempo, para mostrar a qualidade do transporte público, que é considerada boa pelo órgão público. Ao perguntar sobre o comportamento e o procedimento operacional dos funcionários, sobre as condições físicas dos veículos e a confiabilidade, a TRANSERP pode cobrar por melhorias das operadoras, ao mesmo tempo em que se sabe que os funcionários nada têm a ver com os problemas do sistema de transporte atual e que os veículos, por exemplo, são bons, talvez uma das únicas qualidades do sistema de transporte público de Ribeirão Preto. Assim, chega-se a um resultado insignificante, ao avaliar poucos aspectos negativos da operação e ao desconsiderar o sistema como um todo: a operação se faz sob um sistema holístico de transporte público, planejado pela Administração Pública, por meio da empresa pública TRANSERP, conjuntamente com outros planos, para o desenvolvimento urbano. Pelo menos é assim que deveria ser pensado e feito e, desse modo, a qualidade dos veículos não pode ser o cerne da qualidade do transporte público. Porém, sabe-se que é o que a maioria dos administradores públicos utiliza para avaliar a qualidade do transporte público.

Veja na Tabela 6, em síntese, os resultados da pesquisa disponibilizados, entregue após solicitação por meio de ofício⁸³.

⁸² Por ser uma pesquisa técnica da TRANSERP, a distinção das empresas permissionárias que operam o sistema de ônibus em Ribeirão Preto foi estabelecida no instrumento de pesquisa de forma a optar por qual o usuário utilizava constantemente, por meio de uma pergunta. Porém, não foi revelado o resultado por empresas operadoras, pois o desejo era mostrar a avaliação dos usuários sobre a qualidade do transporte público, tentando provar que as reclamações são feitas esporadicamente, o que seria normal para esse tipo de sistema de transporte.

⁸³ Esse ofício foi feito para a aquisição de informações para pesquisa anterior a esta e, por isso, não se vai, aqui, colocar em anexo mais detalhes sobre ela, ou mesmo o instrumento utilizado. Apenas se quer mostrar o tipo de pesquisa que o órgão público faz, que não é para uma avaliação diagnóstica, mas sim para mostrar para aos usuários que o sistema é de boa qualidade, ainda que esses reclamem constantemente.

Tabela 6 – Dados da pesquisa feita pela TRANSERP sobre a qualidade do transporte público por ônibus de Ribeirão Preto, SP

Comportamento/ Procedimento operacional						
Agentes	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Péssimo	Total
Motorista	37	269	119	21	12	458
Cobrador	42	289	87	24	7	449
Fiscal	28	227	39	8	2	304
Total	107	785	245	53	21	

Confiabilidade/ Regularidade/ Pontualidade operacional						
	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Péssimo	Total
	14	173	154	91	26	458

Conservação/ conforto						
	Ótimo	Bom	Regular	Ruim	Péssimo	Total
	39	287	97	29	6	458

Nível lotação/ Capacidade					
	Baixa	Média	Alta	Excessiva	Total
	19	67	112	260	458

Fonte: Relatório de dados da TRANSERP, 2005. Adaptado por: BARIONI, A.

De acordo com o resultado, a TRANSERP afirma no seu relatório,

[...] mediante todas as informações obtidas através das apresentações anteriores, concluímos que, o Sistema de Transporte Coletivo Urbano de nossa cidade, é de boa qualidade, no entanto, devemos ficar atentos quanto aos níveis de lotação, principalmente nos horários de pico (TRANSERP, 2005).

Dessa forma, mesmo que os usuários cobrem por melhorias nas paradas de embarque e desembarque, por exemplo, ou mesmo pelo preço tarifário, em reportagem para o Jornal do Barão (junho de 2005), jornal feito por estudantes do nível superior do Centro Universitário Barão de Mauá, o gerente Reynaldo Lapate afirma que “o serviço prestado à população é de boa qualidade”. Na ocasião, não foi citada a pesquisa, mas é possível que ele tenha utilizado-a, mesmo que inconscientemente, para reforçar a sua convicção, já que o período era o da apreciação do resultado.

A partir de uma análise que investiga os resultados, é possível dizer que há, no nível de lotação, uma tendência negativa preocupante, motivo pelo qual a conclusão da TRANSERP ressaltou esse aspecto operacional no resultado da pesquisa. Porém, como já dito no segundo