a vez dos ônibus

Do sonho ... ... à realidade

Ônibus precisa ser rápido, ter vez. De hoje até terça, o **Jornal do Commercio** mostra o abismo que nos separa desse princípio

Roberta Soares
betasoares8@gmail.com

Simplicidade, eficiência, simbolismo. Essas três palavras, além de necessárias para enfrentar a imobilidade urbana que vive o Brasil, inclusive Pernambuco, definem a concepção das faixas exclusivas para ônibus, que ganham fama pelo País a partir do exemplo de São Paulo. As faixas seletivas, implantadas em menor quantidade e sem tanta divulgação no Rio de Janeiro, três anos atrás, conquistam exatamente por serem simples e baratas. Não são soluções infalíveis nem projetos caríssimos que resolverão todos os problemas de operação dos ônibus. Ao contrário, muitas dificuldades persistem. Mas são ideias simples, que têm resultados positivos e que, antes de tudo, demonstram efetiva intenção dos gestores públicos de fazer, de tentar mudar para dar prioridade ao transporte coletivo. As faixas exclusivas são simbólicas. Mesmo sem o requinte e as obras físicas exigidas nos corredores, mostram vontade de virar o jogo.

A cena ainda incomoda muita gente, mesmo em tempos atuais. Avenida 23 de Maio, eixo principal de ligação entre a Zona Sul e o Centro paulistano, em pleno horário de pico. Enquanto os carros se apertam nas oito das dez faixas de tráfego destinada a eles – quase a totalidade da via, vale ressaltar – as duas faixas segregadas para o ônibus ficam vazias em vários momentos porque o volume de coletivos em circulação é bem menor. O vácuo termina por incomodar muitos motoristas de carros, que desatam a reclamar. Nos ônibus, entretanto, o velocímetro marca 55 km/h, o máximo permitido. "Ficou muito bom. Temos ganhos reais. Os passageiros elogiam, é prazeroso ver o ônibus passar pelo congestionamento, deixando o carro para trás", elogia o motorista de coletivo há 26 anos, Moisés Dias.

Os resultados das faixas seletivas são tão positivos que provocaram a elaboração de um manual de implantação do equipamento pela Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), citando os exemplos de sucesso das cidades de São Paulo, Rio de Janeiro e Goiânia (GO). Com a ousada meta de implantar em 12 meses quatro mil quilômetros de faixas exclusivas em 46 municípios, ao custo de R$ 5 bilhões. O **JC** conheceu os três modelos citados no manual e, mesmo naqueles ainda incipientes, como o de Goiânia, o reconhecimento aos projetos é fato. O simbolismo da iniciativa de, sem altos custos, decidir que aqueles que mais transportam terão mais vez na disputa irracional pelo espaço viário, é contagiante. No Rio de Janeiro, precursor do BRS (Bus Rapid Service ou Serviço Rápido de Ônibus), com 25,4 quilômetros de faixas exclusivas em seis corredores, incluindo bairros turísticos, os ganhos de velocidade chegam a 50% e a redução do tempo de viagem a 65%.

Os números positivos não param por aí. Estendem-se a São Paulo e Goiânia. A cidade de São Paulo foi infinitamente mais ousada. Mesmo sem agregar conceitos como o Rio fez com o BRS, com a otimização da frota e o uso incondicional da fiscalização eletrônica, a capital paulista chegará a 300 quilômetros de faixas exclusivas este ano. Em Goiânia, que implantou um corredor, o Universitário, o ganho de velocidade dos coletivos foi de 40%. Graças a decisões políticas, que escondem interesses também políticos, é claro. Mas que mostram que a vez, agora, é do transporte de massa.

Elisa Rodrigues/SMT SP

Roberta Soares/Especial para o JC

SIMBOLISMO São Paulo está dando fama às faixas exclusivas de ônibus, mesmo sem usar a fiscalização eletrônica e racionalizar a frota. Rio de Janeiro, o primeiro a implantar o modelo BRS no Brasil, tem ganhos reais desde 2011. Goiânia começou agora, mas já comemora os resultados

Bobby Fabisak/JC Imagem

Fotos: Guga Matos/JC Imagem

BRIGA POR ESPAÇO No Grande Recife, os ônibus continuam lutando com carros, motos e caminhões. Prioridade é pouca e, quando existe, é ruim, como nas Avenidas Sul e Conde da Boa Vista. Comum é ver os ônibus no meio do tráfego, como na Mascarenhas de Morais e Cruz Cabugá

No Recife, a prioridade mede apenas 12 km

Deixemos o bom de lado e voltemos à realidade. A realidade do Recife, a realidade dos municípios que integram o Sistema de Transporte Público de Passageiros (STPP), dependentes dos ônibus. Um sistema poderoso. Em números, porque movimenta R$ 60 milhões por mês. Em força, porque funciona como modal sustentador numa cidade com menos de 40 quilômetros de linha de metrô e por ser responsável pelo transporte de 2 milhões de pessoas todos os dias. Mas fraco em investimentos. Órfão em privilégios. Apesar de sua grandeza, sem espaço nas ruas. Com pouquíssimas exceções, condenado ao tráfego misto, à briga diária com carros, caminhões e motos. O Recife possui menos de 12 quilômetros de faixas segregadas para o ônibus. Na Região Metropolitana é um pouco mais, 27 quilômetros. No País, acreditem: apenas 400 quilômetros. E, desse total, 250 estão em São Paulo. São números oficiais. E vexatórios.

Não é à toa que a velocidade comercial dos ônibus que se espremem nas ruas do Recife está em 13 km/h, às vezes 16 km/h, em média. Consegue ser pior do que a desenvolvida pelos carros: 20 km/h. Não só o Recife, mas também a Região Metropolitana estão, ainda, longe dos modelos implantados no Rio de Janeiro, São Paulo e Goiânia. A cidade tem alguns projetos para serem executados, promessas e ideias aos montes. Há quase dois anos o Estado implanta dois corredores de BRT (Bus Rapid Transit), inclusive em trechos onde já funcionavam faixas exclusivas (Avenidas Caxangá e Cruz Cabugá). Essa é a nossa maior aposta: 45,5 quilômetros de corredores. Para as faixas exclusivas, o caminho promete ser bem mais longo. Por enquanto, o Recife tem apenas projetos, todos no papel.

Um dia, pelos planos da prefeitura, serão 56 quilômetros de faixas exclusivas divididos em seis corredores. O nome será Faixa Azul. O projeto começará pela Avenida Mascarenhas de Morais, na Imbiribeira, um dos maiores corredores de entrada da capital, na Zona Sul, com oito quilômetros de faixas segregadas em cada sentido. Começaria ainda em 2013, mas foi adiado para janeiro de 2014. E terá início sem fiscalização eletrônica, pois não há recursos. Enquanto não se concretiza, os ônibus perdem tempo, ficando cada vez menos atraentes para a população dos automóveis.

Em 2011, 184 mil viagens não foram cumpridas por causa dos congestionamentos, 216 mil em 2012 e 114 mil somente nos seis primeiros meses deste ano, ou seja, mais do que o mesmo período de 2012. Por mês, a média de perda de viagem chega a 23 mil. "É como se, por um dia, a cada mês, não houvesse ônibus circulando. É muita coisa. Por isso defendemos uma revolução no Recife. Sugerimos que todas as avenidas que possuam mais de três faixas destinem uma exclusivamente para os ônibus", provoca o presidente do Urbana-PE, Fernando Bandeira.

De fato, o custo de investir em faixas exclusivas nas ruas das cidades é mais político do que financeiro. No manual de implantação das faixas, elaborado pela NTU, o valor por quilômetro, incluindo fiscalização eletrônica, sinalização horizontal e vertical, fica entre R$ 100 mil e R$ 500 mil. Não mais do que isso. Ou seja, é só querer. Ter decisão para fazer. Não há desculpa.

Mais na web

Assista a vídeos no Blog De Olho no Trânsito (jconlineblogs.ne10.uol.com.br/deolhonotransito/)

Os exemplos de sucessso

O **JC** foi às três cidades relacionadas abaixo para conhecer os benefícios dos projetos que dão prioridade viária ao ônibus

SÃO PAULO (SP)

A cidade é responsável por acordar o Brasil para os benefícios das faixas exclusivas de ônibus, mesmo de forma simples, sem a otimização adequada da frota e sem a imediata implantação da fiscalização eletrônica para punir as invesões dos veículos particulares. Agora é que a cidade está licitando 240 equipamentos para as vias.

370,8 km de faixas exclusivas existem na cidade até agora

248,7 km foram implantados na gestão do prefeito Fernando Haddad

48,1% é o aumento da velocidade média dos ônibus que utilizam as faixas exclusivas

8,8% é a redução de óleo diesel registrada pelo sistema

55 km/h é a velocidade alcançada por alguns ônibus no chamado Corredor Norte-Sul, por exemplo. E é a velocidade limite permitida pelo sistema

RIO DE JANEIRO (RJ)

É o precursor brasileiro do BRS, a versão aprimorada e qualificada das faixas exclusivas de ônibus. São faixas preferenciais, mas com a otimização da fra e, principalmente, do uso de equipamentos de fiscalização eletrônica para coibir a invasão dos veículos particulares no espaço do ônibus. O Rio implantou os primeiros corredores de BRS ainda no começo de 2011 e tem ganhos fabulosos.

50% de redução na duração média das viagens de ônibus

20% de redução (com otimização) da frota operacional de coletivos

51% da população entrevistada avaliou com bom o BRS

65% dos entrevistados indicaram a diminuição do tempo de percurso como a principal vantagem do sistema

GOIÂNIA (GO)

A capital do Estado de Goiás implantou até agora um projeto de faixas exclusivas - o Corredor Universitário, com 3 km - e está finalizando um segundo - o T63.

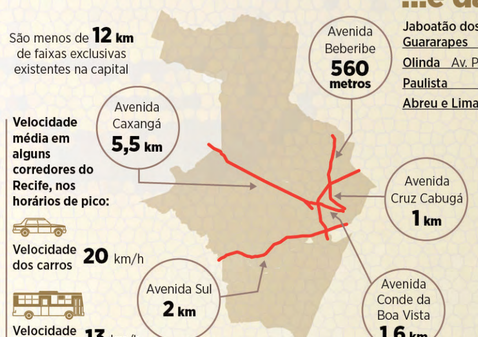
46,4 km de faixas exclusivas para ônibus, à direita das vias, com sinalização vertical e fiscalização eletrônica, estão previstos. Seis corredores já têm projetos prontos

40% foi o ganho de velocidade dos ônibus, por sentido, no Corredor Universitário

24 minutos no tempo de viagem é o ganho estimado para os ônibus que operam no Corredor T63, em implantação. Para os automóveis, que também são beneficiados quando os coletivos ganham seu próprio espaço, o ganho será de 22 minutos

A realidade do Recife ..

São menos de **12 km** de faixas exclusivas existentes na capital



Velocidade média em alguns corredores do Recife, nos horários de pico:

Velocidade dos carros **20** km/h

Velocidade dos ônibus **13** km/h

...e da RMR

Jaboatão dos Guararapes	Av. Ayrton Senna (1,5 km)
Olinda	Av. Presidente Kennedy (4,3 km)
Paulista	Corredor da PE-15 (12 km)
Abreu e Lima	BR-101 Norte (9,2 km)

VANTAGENS DAS FAIXAS EXCLUSIVAS DE ÔNIBUS

- Implantação em curto prazo (entre 1 e 6 meses)
- Baixo custo de implantação (de R$ 100 mil a R$ 500 mil por quilômetro)
- Redução de até 40% no tempo de viagem
- Sem necessidade de desapropriações
- Utilização dos ônibus já em operação na cidade
- Redução do consumo de combustíveis (até 30%) e da emissão de poluentes (até 40%)

AS PROMESSAS DO RECIFE

6 corredores de faixas exclusivas, batizados de Faixa Azul, serão implantados na capital até abril/maio de 2014. Começarão apenas como faixas, sem fiscalização eletrônica ou otimização da frota

56 km de faixas exclusivas para ônibus irão compor a futura malha da cidade

30% será o ganho de velocidade, em média, dos ônibus com as faixas

Os corredores serão:

- Avenida Mascarenhas de Moraes*
- Avenida Abdias de Carvalho
- Avenida Recife
- Avenida Domingos Ferreira/Avenida Herculano Bandeira
- Avenida Conselheiro Aguiar/Avenida Antônio de Góis
- Ruas Cosme Viana, Cônego Barata e Estrada Velha de Água Fria

*8km (é o único com data certa para começar - dezembro/2013)

Fonte: NTU/SMT(SP)/CET(SP)/Consórcio RMTC (Goiânia)/CTTU(Recife)