

Desenvolvimento urbano nos trilhos

2009 . Ano 7 . Edição 55 - 17/11/2009

Carlos Henrique Ribeiro de Carvalho



Considerando a matriz modal agregada, estima-se em menos de 10% a participação do transporte metroferroviário no total de viagens realizadas por transporte público coletivo urbano no Brasil. Atualmente existem 15 sistemas metroferroviários no País, localizados em 13 regiões metropolitanas (7 federais, 6 estaduais e 2 concessões). Conjuntamente esses sistemas transportam cerca de 1,2 bilhão de passageiros anualmente, em contraste com os mais de 20 bilhões de passageiros dos sistemas urbanos e metropolitanos sobre pneus.

A principal causa para a baixa participação dos sistemas sobre trilhos nos deslocamentos urbanos foi a falta de investimentos perenes na melhoria e expansão dos serviços, principalmente no período de crescimento acelerado das grandes cidades, quando as pressões de demanda por transportes foram resolvidas por modais rodoviários, mais flexíveis, mesmo que inadequados em situações de alta concentração de demanda.

A principal causa para a baixa participação dos sistemas sobre trilhos nos deslocamentos urbanos foi a falta de investimentos perenes na melhoria e expansão dos serviços, principalmente no período de crescimento acelerado das grandes cidades, quando as pressões de demanda por transportes foram resolvidas por modais rodoviários, mais flexíveis, mesmo que inadequados em situações de alta concentração de demanda.

No contexto atual de grandes deseconomias causadas pelos congestionamentos, o transporte sobre trilhos volta a ter destaque nas políticas de mobilidade urbana. Nos últimos anos foram realizados investimentos na melhoria e expansão de vários sistemas, gerando um aumento constante na demanda. Os sistemas gerenciados pela Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, por exemplo, tiveram um aumento de demanda superior a 70% nos últimos 10 anos, com tendência a crescer, já que há várias obras em andamento.

Os recursos aplicados pelo Governo Federal para implantação, modernização e recuperação de sistemas metroferroviários totalizaram R\$ 279,9 milhões em 2007 e R\$ 346,4 milhões em 2008. Para 2009 foram aprovados na LOA R\$ 492,4 milhões. O PAC contemplou recursos para ampliação e melhoria em 4 sistemas: Belo Horizonte, Salvador, Recife e Fortaleza. No Rio de Janeiro, os investimentos previstos nos próximos anos são superiores a um bilhão entre aportes públicos e privados, o que possibilitará dobrar a oferta de lugares nos sistemas sobre trilhos da cidade. O Metrô de São Paulo está finalizando a linha 4 com investimento via PPP de mais de US\$ 1 bilhão. Porto Alegre está expandindo sua rede até Novo Hamburgo, o que aumentará a demanda em até 20%, além de estudos de expansão da rede já iniciados. Há estudos de implantação de linhas metroviárias em Curitiba e Goiânia, cidades que já contam com sistemas de ônibus de alta capacidade operando em via exclusiva.

Nessa nova onda de investimentos no setor metroferroviário, uma opção vem chamando bastante atenção dos governantes: os Veículos Leves sobre Trilhos - VLT ou, dependendo das características tecnológicas, também chamados de bondes modernos. Com custos de implantação e operação bem menores do que os metrô convencionais e podendo operar até mesmo em vias de tráfego misto em determinadas situações, algumas cidades brasileiras estão desenvolvendo estudos para sua implantação. Uma vantagem desses sistemas é a sua capacidade de valorizar o ambiente em seu entorno, sendo usado inclusive em projetos de revitalização de áreas degradadas, turismo e preservação de áreas históricas, por agredir menos o meio ambiente do que os sistemas sobre pneus. Não é por acaso que a Europa dobrou o número de VLT's da década de 1990 para cá.

A deterioração do trânsito urbano vem atraindo passageiros para os sistemas metroferroviários, ao contrário dos sistemas de transporte público rodoviários, que na sua maioria trafegam em vias não segregadas, tendo seu desempenho e atratividade comprometidos. Pode-se constatar esse fato nas estatísticas de demanda nos últimos 10 anos. Enquanto a demanda dos sistemas ferroviários urbanos aumentou mais de 30% no período, os sistemas de ônibus urbanos perderam esse percentual em termos de volume de passageiros pagantes.

Embora o tempo de viagem seja importante na escolha do modal, o fator preço também influenciou os resultados. Desde o Plano Real as tarifas de ônibus subiram 65% acima da inflação, enquanto as tarifas dos sistemas metroferroviários ficaram abaixo desse índice, em função dos subsídios recebidos e do próprio ganho de demanda, que elevou a receita. O próprio preço da tarifa pode ser utilizado como ferramenta de gerenciamento da demanda, como foi o caso do Metrô de Brasília, que, após inaugurar 5 novas estações sem aumentar a frota, viu sua demanda triplicar de um dia para o outro. Para evitar um colapso no sistema, o governo teve que aumentar a tarifa em 50% de uma só vez.

O caso de Brasília mostra que não basta investir apenas na expansão física dos sistemas. Tem que haver preocupação também com o aumento da capacidade do serviço já existente, implicando investimentos planejados em sistemas de controle de tráfego, aumento da frota e do pessoal operacional. O problema é que geralmente os políticos preferem deixar sua marca na inauguração de novas obras e se esquecem de melhorar, ou no mínimo manter, as condições de operação dos trechos já existentes, dado que essas ações nem sempre são perceptíveis aos olhos dos eleitores.

Carlos Henrique Ribeiro de Carvalho é técnico de planejamento e pesquisa do Ipea