

06/02/2016 Dia: do Agente de Defesa Ambiental, Internacional da Tolerância Zero Mutilação Genital Feminina, da Santa Dorotéia, de São Gastão, de Santos Paulo Miki e companheiros mortos (Memorial).

Os sistemas que vêm sendo utilizados no transporte coletivo datam dos primórdios tempos em que foram implantados, sendo que a mudança mais visível ocorreu somente com a substituição do tamanho e propulsão dos veículos, ou seja: de animal a vapor, elétrico sobre trilhos e por motores a combustão.

Desde então, o mundo mudou e o sistema ora em vigor não acompanhou a evolução na sua integralidade, as mudanças tecnológicas ocorridas ao longo dos anos principalmente quando se trata de mobilidade urbana. Os veículos brasileiros são de modelos arcaicos, de pouco espaço, com portas estreitas, janelas pequenas e poucos são adequados para os deficientes físicos.

Com as recentes manifestações que ocorreram e continuam acontecendo no país todo, os empresários do setor e os poderes públicos estão estudando a viabilidade e/ou mudanças em vários itens, desde a redução da tarifa até o modelo de gestão atualmente utilizado.

Existem alguns tipos de modelo de gestão. O tarifado que a empresa ganha pura e exclusivamente da quantidade de passageiros transportados e aquela em que o poder público subsidia as gratuidades oferecidas por eles como o idoso com mais de 65 anos de idade e aos estudantes entre outras como o deficiente devidamente atestado pelo médico credenciado para tal e também para cobrir a defasagem que eventualmente possa estar ocorrendo pelo número de passageiros transportados x custos ou por algumas linhas deficitárias mas necessárias.

Não podemos ignorar, porém, que o difícil através da planilha de custos demonstradas pelas empresas, chegar a um denominador comum uma vez que elas não são confiáveis embora haja, em alguns casos, fiscalização para que estas não sejam manipuladas com o intuito de favorecê-las. O modelo de gestão ora em vigor, está totalmente defasado com relação ao assunto mais comentado no universo no momento, que é acessibilidade e mobilidade urbana.

Como já defendi em algumas de minhas colunas, é necessário acabar com as linhas de grande percurso. Existem cidades que têm linhas que percorrem 50 km de ida e a mesma distância para a volta. Um verdadeiro absurdo porque, nesses casos, vários usuários percorrem, a pé dois quilômetros ou mais para chegarem ao ponto onde passa o coletivo que vai lhe servir.

Sou defensor da ideia de pequenos terminais estrategicamente localizados nos bairros, de onde partem micro ônibus para trazê-los até esse local para conexão aos ônibus normais que fazem variados percursos que irão atender várias necessidades de passageiros até o terminal central que por sua vez volta recolhendo aqueles que estão retornando ao terminal do bairro que fica bem próximo de sua residência.

Naturalmente que para que isso aconteça, é necessário um estudo de viabilidade econômica e também implantação de integração caso haja mais de uma empresa operando o sistema. Esse tipo de gestão já existe no exterior há muito tempo assim como os corredores exclusivos. Brasília e DF é um exemplo daquilo que não se deve fazer ao implantar o sistema de corredores para coletivos. Com tanto espaço, foi segregado somente uma faixa para o ônibus. Situação completamente inversa ao de São Paulo, por exemplo, onde não há como segregar mais de uma faixa, assim mesmo, sacrificando a faixa que antes era destinada aos automóveis.

Da maneira como está sendo implantada em Brasília e DF, os corredores vão, num curto prazo, virar um caos caso não seja estudada uma alternativa diferente. Bogotá capital da Colômbia, é um exemplo de como deve funcionar um corredor exclusivo. Com duas pistas de rolamento segregadas, os coletivos podem ultrapassar

o outro caso não haja passageiros que queiram subir ou descer no mesmo ponto onde já está parado outra composição. As passarelas que serão construídas no DF, precisam de cobertura, iluminação e serem teladas nas suas laterais para que não haja acidentes, tentativas de suicídio ou pessoas que queiram danificar os coletivos e automóveis jogando pedras ou outros objetos com o propósito de fazê-los parar para, parte da gangue efetuar assaltos uma vez que elas passam sobre grandes avenidas e rodovias como acontece com certa frequência na grande São Paulo.

www.naganuma.com.br
mn@naganuma.com.br Twitter - @mtnaganuma