



INSTITUTO BRASILEIRO DE DEFESA DO CONSUMIDOR
PROGRAMA DE MOBILIDADE

**Análise das infraestruturas de priorização do
transporte coletivo sobre pneus nas 12 capitais
mais populosas do Brasil**

Análise das infraestruturas de priorização do transporte coletivo sobre pneus nas 12 capitais mais populosas do Brasil

Curitiba e Porto Alegre se destacam nos índices de prioridade aos ônibus por população, PIB e pela porcentagem do viário. E junto a estas cidades, Belém e Salvador também são exemplos na política de proibição de táxis das infraestruturas de transporte coletivo.

1. Introdução

Desde a jornadas de junho de 2013 mobilidade é um tema de grande importância nas administrações públicas em todo o Brasil. Um ano antes, a Política Nacional de Mobilidade Urbana presente determinou que o transporte coletivo e os transportes ativos devem ser prioridade nos municípios, e as ações das prefeituras devem focar na melhoria destes modos.

De maneira geral, os municípios ainda investem muito pouco e tendem a focar em investimentos para o tráfego geral, que proporcionalmente é direcionado para transporte motorizado individual. Gastos com asfalto, túneis e viadutos com pouco uso de transporte coletivo e ativo, estacionamento, entre outros, tendem a consumir quase todo o investimento, reforçando a ideia de que o poder público se preocupa mais com as pessoas que se deslocam em automóveis individuais.

Por esse motivo, é importante que hajam pesquisas que investiguem e apresentem estes dados à população, tornando mais evidente o problema e demonstrando que os investimentos ainda não estão focados nos modos que melhoram a qualidade de vida e da mobilidade nas cidades como um todo.

Esse é o primeiro passo para que seja possível cobrar o melhor uso do dinheiro público, um uso que seja para o bem geral, sem beneficiar apenas uma parcela da população que historicamente sempre foi beneficiada pelas políticas públicas de transporte.

2. Objetivos

O objetivo desta pesquisa é levantar o quadro geral da prioridade ao transporte coletivo que as 12 capitais mais populosas do Brasil possuem para entender o quanto isso representa em relação a suas principais características. Os municípios pesquisados são: Belém-PA, Belo Horizonte-MG, Brasília-DF, Curitiba-PR, Fortaleza-CE, Goiânia-GO, Manaus-AM, Porto Alegre-RS, Recife-PE, Rio de Janeiro-RJ, Salvador-BA e São Paulo-SP. O Idec analisou a quantidade de corredores e faixas de ônibus por dados socioeconômicos em cada uma delas e apresentou comparações que podem ajudar a entender o quanto as administrações públicas priorizam investimentos em mobilidade.

3. Revisão Bibliográfica

a. Infraestruturas de priorização ao transporte coletivo

Para a realização dessa pesquisa inicialmente é necessário definir as características das infraestruturas de priorização ao transporte coletivo. Segundo Ministério das Cidades (2007)¹ as estruturas comuns para priorização dos ônibus são faixas exclusivas e corredores. Nas faixas exclusivas, à direita da via, deve estar proibida a circulação de automóveis individuais e, em geral, táxis sem passageiros, a menos que estejam fazendo o cruzamento à direita para ingresso em outra via. Um exemplo dessa infraestrutura é apresentado na Figura 1.

Os corredores de ônibus têm diversos níveis de configuração, podendo chegar a capacidade de passageiros transportados próxima a de sistemas de trilhos. O caso ideal é designado BRT, que devem apresentar as seguintes características: infraestrutura segregada, ou seja separação total e física - não apenas sinalização - dos fluxos de automóveis comuns, com espaço para ultrapassagem, tratamento das interseções e cruzamentos, embarque por plataforma em nível e cobrança da tarifa fora do ônibus.

Porém é comum ver sistemas compostos por parte destes requisitos que, mesmo com redução da capacidade em relação à configuração ideal, mantêm desempenho superior às faixas de ônibus. A Figura 2 apresenta um corredor segregado por sinalização com faixa de ultrapassagem, ônibus de piso baixo para reduzir o desnível do embarque, porém cobrança dentro do ônibus.



Figura 1 - Exemplo: Faixa Av. Paulista



Figura 2 - Exemplo: Corredor Av. Nove de Julho

Para garantir qualidade e melhor desempenho do sistema de ônibus nas cidades os corredores são soluções mais eficientes do que faixas exclusivas, porém demandam um investimento muito maior ao poder público. Como forma de comparação, o custo de um corredor de ônibus aos moldes BRT como o Sistema MOVE de Belo Horizonte é de cerca de R\$43.000.000,00 por quilômetro² enquanto as faixas exclusivas, como a apresentada na

¹ Ministério das Cidades. **PlanMob: Caderno de referência para elaboração de plano de mobilidade urbana**. Brasília, 2015.

² Reskalla, A. **Conheça o projeto do BRT MOVE, corredor expresso de ônibus de Belo Horizonte, que deve entrar em operação integralmente neste mês**. Infraestrutura urbana, edição 39. Pini, 2014. Disponível em: <http://infraestruturaurbana17.pini.com.br/solucoes-tecnicas/39/artigo312864-1.aspx>.

Figura 1 custam cerca de R\$50.000,00 por quilômetro segundo dados oficiais da Prefeitura de São Paulo no período entre 2013 e 2016.

O Idec entende que é urgente que os municípios brasileiros deem prioridade ao transporte coletivo na organização dos fluxos de viagens, ou seja, o espaço segregado deve ser garantido e expandido sempre que possível.

A escolha entre uma infraestrutura completa - para garantir maior capacidade e velocidade das viagens - e uma infraestrutura simples e econômica - que influencie positivamente na dinâmica do transporte coletivo - depende de uma análise de sensibilidade dos municípios. Via de regra as duas opções têm uma diferença de hierarquia, os corredores devem estar nas vias mais importantes e estruturais das cidades e as faixas exclusivas completam o sistema em avenidas secundárias e nas principais ruas. Mas, é importante que numa medida de urgência e para conseguir mais abrangência - como embasado pela Lei Federal - a prefeitura adote a implantação de faixas exclusivas antes da implantação definitiva dos corredores.

De maneira geral, as melhorias devem ser feitas para garantir a qualidade e velocidade das viagens de quem anda de ônibus todos os dias e para atrair novos usuários oriundos do transporte motorizado individual.

b. Política de funcionamento das faixas e corredores

Outro elemento pesquisado foi a política de funcionamento e permissões de uso que as cidades dão às faixas exclusivas e corredores.

Embora o princípio da infraestrutura seja objetivamente a prioridade, e com isso aumento da qualidade da rede de transporte coletivo, recentemente diversas cidades tem violado este princípio e liberado o uso das faixas e corredores para outros fins, como o uso de táxis, que embora sejam um transporte de interesse público, são notadamente um transporte de capacidade individual, não cumprindo as diretrizes que a política nacional estabelece para esta infraestrutura.

Neste quesito a pesquisa será inédita em levantar a situação das diferentes políticas municipais sobre o tema, fazendo um quadro das diferentes políticas e situações presentes nas 12 capitais.

O Idec entende que os corredores e faixas devem ser exclusivos ao transporte coletivo com exceções apenas para casos de emergências. A liberação de táxis nas faixas, e principalmente nos corredores de ônibus, fere as diretrizes da Lei da Mobilidade Urbana. Somente com respeito à priorização do transporte coletivo será possível melhorar a mobilidade nas cidades e estimular a migração de novos usuários.

c. IBGE

Para fazer uma análise dos investimentos públicos e da vontade política e administrativa dos municípios quanto à priorização do transporte coletivo em relação ao individual motorizado, foram utilizados dados oficiais de população e produto interno bruto fornecidos pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

O PIB disponível pelo IBGE é datado em 2015 e, apesar de não estar atualizado em relação aos dados de corredores e faixas de ônibus, foi usado para uma análise comparativa entre os municípios. A população da última pesquisa do IBGE é de 2010, porém o instituto conta

com uma metodologia de expansão para o período entre pesquisas. Foram utilizados dados estimados para o ano de 2017. A Tabela 2 apresenta estes dados.

Tabela 2 - Dados socioeconômicos

| Cidade | PIB (IBGE 2015) [R\$] | População Expandida 2017 [hab.] |
|----------------|--------------------------|---------------------------------------|
| Salvador | 57.872.793 | 2.953.986 |
| Fortaleza | 57.246.034 | 2.627.482 |
| Brasília | 215.613.025 | 3.039.444 |
| Goiânia | 46.632.596 | 1.466.105 |
| Belo Horizonte | 87.364.598 | 2.523.794 |
| Curitiba | 83.864.936 | 1.908.359 |
| Recife | 48.032.463 | 1.633.697 |
| Rio de Janeiro | 320.774.459 | 6.520.266 |
| Porto Alegre | 68.117.224 | 1.484.941 |
| São Paulo | 650.544.789 | 12.106.920 |
| Belém | 29.280.972 | 1.452.275 |
| Manaus | 67.066.846 | 2.130.264 |

4. Metodologia

Para obtenção dos dados de quilometragem e políticas de acesso a corredores e faixas de ônibus, e quilômetros de vias carroçáveis dos municípios, foram utilizados sistemas eletrônicos de Serviço de Informações ao Cidadão garantidos pela Lei de Acesso à Informação.

Os pedidos foram feitos entre os dias 6 e 14 de março de 2018 e, segundo a lei, os municípios tinham 20 dias para responde-los. As respostas não foram imediatas e no final do prazo apenas os municípios de Brasília, Belo Horizonte, Curitiba, Recife e São Paulo tinham informado quantidade relevante de dados.

As perguntas realizadas estão descritas no quadro a seguir.

Quadro 1 - Perguntas realizadas através da lei de acesso à informação

| |
|--|
| 1. Gostaria solicitar a contagem de quilômetros que o município possui hoje de corredores de Ônibus, via exclusiva para ônibus, preferencialmente na esquerda. Se possível, gostaria da listagem dos corredores, e se houver um arquivo do mapa em formato vetorial. |
| 2. Gostaria solicitar a contagem de quilômetros que o município possui hoje de faixas exclusivas de ônibus à direita, com operação mais simplificada que a dos corredores. Se possível, gostaria da listagem dos corredores, e se houver um arquivo do mapa em formato vetorial. |
| 3. Gostaria solicitar a contagem de quilômetros que o município possui hoje de vias carroçáveis oficiais. Se possível, e se houver um arquivo do mapa em formato vetorial. |
| 4. Gostaria solicitar a informação sobre a política de funcionamento dos corredores de ônibus no município. Eles funcionam o dia todo, ou com horários de funcionamento na hora de pico? Existe política de liberação de táxis ou outros veículos nos corredores? |
| 5. Gostaria solicitar a informação sobre a política de funcionamento das faixas exclusivas de ônibus no município. Elas funcionam o dia todo, ou com horários de funcionamento na hora de pico? Existe política de liberação de táxis ou outros veículos nas faixas exclusivas? |

A lei garante que os municípios prorroguem o prazo por mais 10 dias, mediante justificativa expressa. Alguns municípios pediram a prorrogação pois consideraram as informações solicitadas complexas.

Notamos que em alguns casos, como Manaus, Fortaleza e Curitiba a equipe responsável pelo acesso à informação no município não compreendeu as perguntas por desconhecer a diferença entre corredores segregados à esquerda e faixas exclusivas à direita, alegando que havia duplicidade, com isso as cidades responderam errado ou tentaram fechar as perguntas iniciais. Nesse e em outros casos de negativas por parte dos municípios, abrimos recurso conforme garante a lei, reiterando nossas perguntas e explicando mais detalhadamente nossas necessidades. Para agilizar os casos sem resposta mesmo após os prazos da lei, contatamos diretamente os responsáveis nos municípios por telefone e reiteramos os pedidos. A quantidade de vias carroçáveis - todas as ruas da cidade em que é possível trafegar com veículos motorizados - se mostrou o dado de maior dificuldade de obtenção.

Houve necessidade de padronização dos dados pois há diferenças entre os municípios. Foi necessária uma análise caso-a-caso para entender quando o dado se tratava de valores por eixo ou por sentido. Houve necessidade de entrar em contato com algumas prefeituras para validação dos dados padronizados.

Vale lembrar também que em casos como a Grande Recife e a Grande São Paulo, em que recebemos dados de corredores que ultrapassam os limites da cidade, foram considerados apenas os trechos dentro dos limites da capital, seguindo o objetivo desta pesquisa. Uma pesquisa em nível estadual poderá ser uma etapa seguinte desta pesquisa.

5. Resultados

Os dados recebidos pelos municípios sobre as infraestruturas de transportes coletivo sobre pneus das cidades estão apresentados na Tabela 3.

Tabela 3 - Infraestruturas de priorização e vias carroçáveis

| Cidade | Corredores de Ônibus [km] | Faixas de Ônibus [km] | Vias Carroçáveis [km] |
|----------------|---------------------------|-----------------------|-----------------------|
| Belém | 18,2 | 5,8 | 3.134,0 |
| Belo Horizonte | 41,7 | 75,5 | 4.799,3 |
| Brasília | 68,8 | 26,1 | 13.780,5 |
| Curitiba | 171,2 | 5,7 | 4.514,9 |
| Fortaleza | 6,6 | 91,4 | 4.400,0 |
| Goiânia | 44,0 | 24,2 | 6.150,9 |
| Manaus | 0,0 | 16,3 | 5.000,0 |
| Porto Alegre | 108,2 | 20,1 | 2.788,9 |
| Recife | 4,0 | 63,1 | 2.585,3 |
| Rio de Janeiro | 244,0 | 55,5 | 9.933,9 |
| Salvador | 9,5 | 1,2 | 3.781,0 |
| São Paulo | 285,9 | 500,4 | 20.183,9 |

Sobre a política de permissões das faixas e corredores de ônibus em cada cidade. Alguns municípios estão com o prazo próximos do fim após todos os recursos cabíveis. A Tabela 4 apresenta resumidamente os resultados obtidos e em breve deve ser preenchida com os dados faltantes.

Tabela 4 - Política de permissão de táxis

| Cidade | Táxis nos corredores de ônibus | Táxis nas faixas exclusivas de ônibus |
|----------------|--------------------------------|---------------------------------------|
| Belém | Não | Não |
| Belo Horizonte | Sim | Sim |
| Brasília | Não | Sim |
| Curitiba | Não | Não |
| Fortaleza | Sim | Sim |
| Goiânia | Não | Sim |
| Manaus | Sim | Sim |
| Porto Alegre | Não | Não |
| Recife | Não | Sim |
| Rio de Janeiro | Não* | Sim |
| Salvador | Não | Não |
| São Paulo | Sim** | Sim |

* Corredores de ligação do aeroporto no Rio recentemente tiveram os táxis liberados

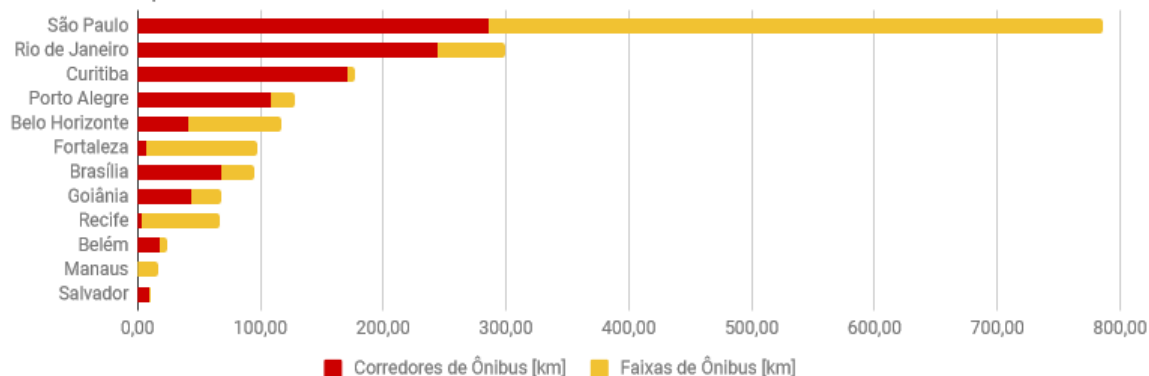
** No corredor do Expresso Tiradentes é proibido o tráfego de táxis

6. Análises

Os dados de infraestrutura de priorização ao transporte coletivo respondidos pelos municípios e apresentados na Tabela 3 foram estruturados no gráfico de barras a seguir. Com isso é possível observar os municípios de São Paulo, Rio de Janeiro, Curitiba e Porto Alegre têm as maiores quantidades de corredores de ônibus, infraestruturas mais robustas e custosas, que garantem desempenho dos ônibus próximo aos trilhos em termos de passageiros transportados na hora-pico.

Gráfico 1 - Quantidade de quilômetros de infraestrutura para priorização do transporte coletivo

Extensão de prioridade aos ônibus



Porém São Paulo (com seus 500 quilômetros implantados nos últimos anos), Fortaleza, Belo Horizonte e Recife destacam-se na avaliação pelo investimento em faixas de ônibus à direita, infraestruturas simples e econômicas que garantem a prioridade do transporte coletivo. Apesar de não atingir a capacidade dos corredores de ônibus, entende-se que essa infraestrutura já garante melhorias expressivas ao transporte coletivo, provendo uma maior fluidez ao sistema de ônibus nas cidades e evitando que os coletivos enfrentem o congestionamento dos veículos particulares, segundo as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

a. Comparativas

A partir destes dados, passou-se a analisar o quão significativas são as infraestruturas de priorização dos ônibus em relação às características dos municípios listados. A Tabela 5 apresenta os dados calculados para as análises a serem apresentadas nesse relatório.

Tabela 5 - Dados gerados para análise

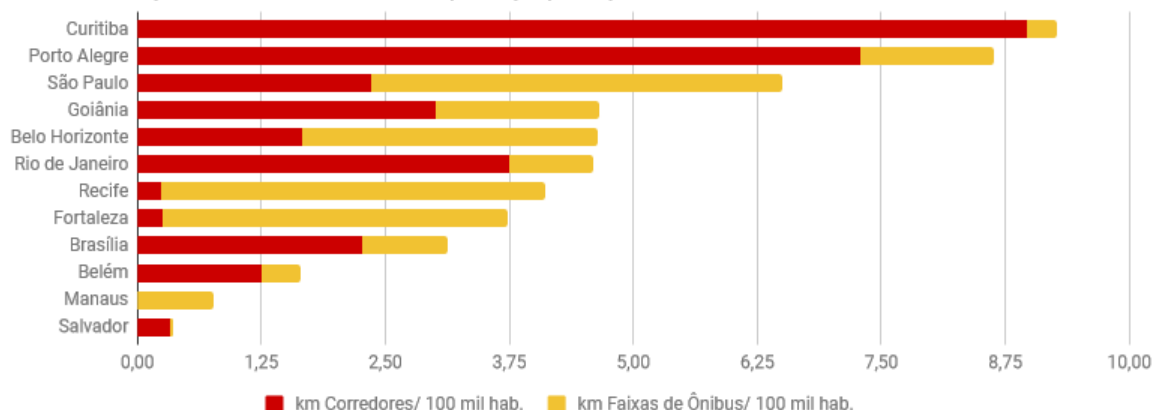
| Cidade | km Corredores/ 100 mil hab. | km Faixas de Ônibus/ 100 mil hab. | Corredores/ Vias carroçaveis [km/km] | Faixas de Ônibus/ Vias carroçaveis [km/km] | km Corredores/ PIB 2015 (R\$1.000.000) |
|----------------|--------------------------------|---|--|--|--|
| Belém | 1,25 | 0,40 | 0,58% | 0,18% | 0,62 |
| Belo Horizonte | 1,65 | 2,99 | 0,87% | 1,57% | 0,48 |
| Brasília | 2,26 | 0,86 | 0,50% | 0,19% | 0,32 |
| Curitiba | 8,97 | 0,30 | 3,79% | 0,13% | 2,04 |
| Fortaleza | 0,25 | 3,48 | 0,15% | 2,08% | 0,12 |
| Goiânia | 3,00 | 1,65 | 0,72% | 0,39% | 0,94 |
| Manaus | 0,00 | 0,77 | 0,00% | 0,33% | 0,00 |
| Porto Alegre | 7,28 | 1,35 | 3,88% | 0,72% | 1,59 |
| Recife | 0,24 | 3,86 | 0,15% | 2,44% | 0,08 |
| Rio de Janeiro | 3,74 | 0,85 | 2,46% | 0,56% | 0,76 |
| Salvador | 0,32 | 0,04 | 0,25% | 0,03% | 0,16 |
| São Paulo | 2,36 | 4,13 | 1,42% | 2,48% | 0,44 |

A primeira análise realizada foi a comparação das infraestruturas em relação à população estimada pelo IBGE para o ano de 2017, de modo a parametrizar a quantidade de corredores e faixas de acordo com a dimensão populacional de cada cidade.

Nesse sentido, Curitiba e Porto Alegre se destacam por contar com mais de 8,5 quilômetros de corredores e faixas de ônibus para cada 100.000 habitantes, um valor 30% maior que a segunda melhor colocada, São Paulo, com 5,3. Estas cidades também se destacam por apresentar 7,28 e 8,97 quilômetros de corredores para cada 100.000 habitantes.

Gráfico 2 - Quantidade de quilômetros de priorização do transporte coletivo por habitante

Extensão de prioridade aos ônibus pela população



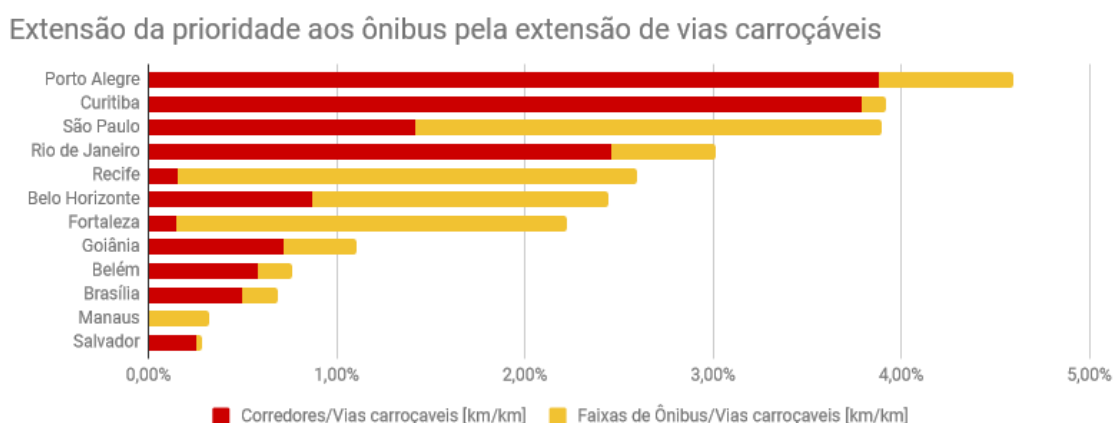
Dentre as faixas de ônibus, São Paulo, Recife e Fortaleza apresentam valores expressivos se comparado com as demais cidades, com 4,13, 3,86 e 3,48 quilômetros de faixas por 100.000 habitantes, respectivamente.

No fundo que o esse gráfico ressalta, é a relativização dos valores de corredores e faixas exclusivas de ônibus que as duas maiores cidades do Brasil possuem - e que de fato são as maiores redes de infraestruturas - mas que atendem uma proporção menor de sua população em relação a cidades menores como Curitiba e Porto Alegre, que tem uma rede mais adequada ao seu tamanho.

As capitais baiana e amazonense são destaques negativos dessa análise. A proporção de priorização de transporte coletivo por habitante de Salvador é de apenas 4% da proporção existente na capital paranaense. Tanto no valor absoluto da quantidade de infraestrutura quanto no proporcional à população, Salvador demonstra não investir em políticas públicas voltadas ao modo ônibus. Manaus apresenta o total de priorização razoavelmente melhor, porém é a única capital pesquisada que não conta com corredores de ônibus.

Outra análise realizada foi da quantidade de priorização do transporte coletivo em relação às vias carroçáveis de cada município. O Gráfico 4 apresenta esses resultados, sem contar com resposta da capital paraense.

Gráfico 4 - Proporção de priorização do transporte coletivo nas vias carroçáveis

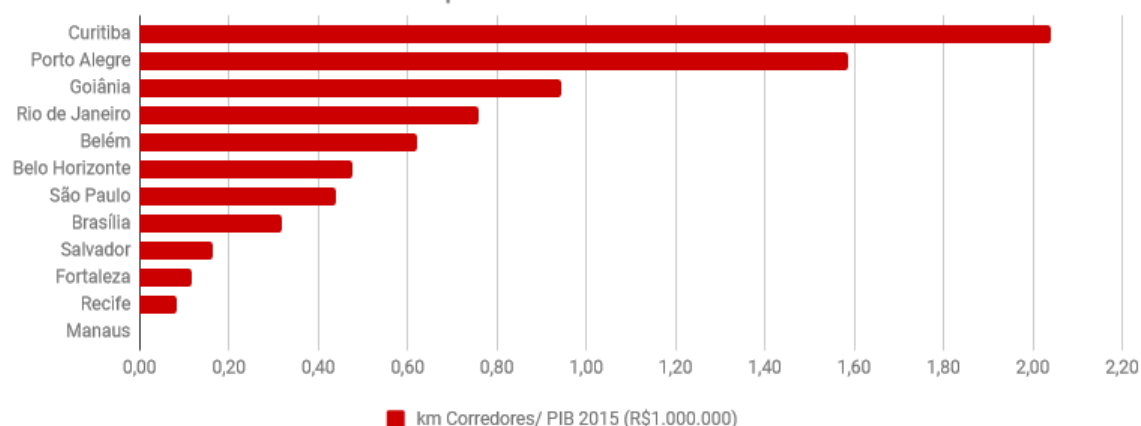


O município de Porto Alegre se destaca quanto à priorização ao transporte coletivo, com corredores e faixas de ônibus presentes em aproximadamente 4,6% das vias da cidade. Curitiba também tem valores positivos nessa análise, com aproximadamente 3,8% das vias da cidade contando com a presença das “Canaletas”, nome dado aos corredores de ônibus. Aproximadamente 3,9% das vias de São Paulo contam com algum tipo de infraestrutura para o transporte coletivo, que também torna a capital paulista um destaque positivo entre os municípios analisados. Salvador destaca-se negativamente com apenas 0,28% das vias recebendo algum tipo de priorização ao transporte coletivo.

Por fim analisou-se a relação da rede de infraestrutura de alta capacidade em transporte coletivo sobre pneus em relação a capacidade financeira dos municípios, em termos de produto interno bruto, apresentada no Gráfico 5. Esta análise é de grande importância pois demonstrou que não necessariamente os municípios com melhor capacidade financeira são os que investem mais proporcionalmente na priorização do transporte coletivo.

Gráfico 5 - Quantidade de quilômetros de corredores de ônibus por PIB

Extensão de corredores de ônibus pelo PIB



Para esta análise criamos um indicador de quilômetros de infraestrutura por R\$1.000.000,00 de PIB apenas a título de comparação entre as cidades. O valor de um milhão de reais não tem relação direta com a infraestrutura de transportes.

Este gráfico exalta que de fato as cidades de Curitiba e Porto Alegre priorizaram seu orçamento ao longo da história para a implantação de infraestrutura de transporte de qualidade com superioridade clara em relação às demais capitais estudadas.

Já para as cidades de São Paulo e Fortaleza, que apresentam quantidades relevantes de infraestrutura, o índice demonstra que estas ainda são acanhadas em relação à capacidade econômica que as cidades têm.

b. Política de permissões nas faixas e corredores de ônibus

Os resultados da pesquisa sobre políticas de permissões de outros veículos nas infraestruturas de transporte coletivo são apresentados no Gráfico 6. As respostas variaram muito entre as prefeituras, porém em geral o ponto mais grave é a permissão do tráfego de táxis. As ambulâncias de maneira geral têm acesso às infraestruturas e entendemos que em situações de emergência e risco de vida dos cidadãos é compreensível e aconselhável que as faixas e corredores contribuam para a passagem.

As vans, se regulamentadas, também são parte do sistema de transporte coletivo e nesse caso têm o direito de utilizar as infraestruturas. Em respostas com especificações de vans tratou-se de forma conjunta com os ônibus.

Por fim, a permissão de táxis nos corredores foi tratada nessa análise comparativa. Nesse sentido, Curitiba, Porto Alegre, Belém e Salvador destacam-se de maneira exemplar ao negar o acesso aos táxis nas infraestruturas de transporte coletivo. O taxi tem uma taxa de área apropriada por passageiro similar aos veículos motorizados individuais e por isso não se justifica o esforço do poder público em tratá-lo como um modo coletivo.

Goiânia, Recife e Brasília garantem prioridade total ao transporte coletivo ao menos nos corredores de ônibus, o que é importante para a mobilidade urbana, porém estão aquém da situação ideal. As faixas exclusivas poderiam ter uma política mais restritiva ao táxi, pelo

menos em determinados horários, ou limitando a entrada ao embarque e desembarque. Desse modo ao menos a qualidade dos corredores estaria garantida.

Tabela 6 - Política de permissão nas infraestruturas de transporte coletivo

| Cidade | Táxis nos corredores de ônibus | Táxis nas faixas exclusivas de ônibus |
|----------------|--------------------------------|---------------------------------------|
| Curitiba | Não | Não |
| Porto Alegre | Não | Não |
| Belém | Não | Não |
| Salvador | Não | Não |
| Goiânia | Não | Sim |
| Rio de Janeiro | Não* | Sim |
| Recife | Não | Sim |
| Brasília | Não | Sim |
| São Paulo | Sim** | Sim |
| Belo Horizonte | Sim | Sim |
| Fortaleza | Sim | Sim |
| Manaus | | Sim |

* Corredores de ligação do aeroporto recentemente tiveram os táxis liberados

** No corredor do Expresso Tiradentes é proibido o tráfego de táxis

O Rio de Janeiro, apesar de a priori proibir táxis em seus corredores BRTs, em uma resolução de 2017 passou a liberar estes veículos em 6,5 quilômetros de sua malha de transporte coletivo, no acesso ao aeroporto. Trata-se de um caso específico, porém é um alerta para eventuais possíveis retrocessos no futuro.

Por fim, Belo Horizonte, Salvador, Fortaleza, Brasília e São Paulo violam a diretriz presente na Política Nacional de Mobilidade Urbana no que diz respeito à prioridade ao transporte coletivo ao liberar táxis tanto nos corredores como nas faixas de ônibus. Com isso, o poder público prioriza os deslocamentos de uma pequena parcela da população, em geral a mais rica, em detrimento dos deslocamentos da maioria das pessoas, impactando a qualidade do transporte coletivo e desestimulando o uso dos ônibus. A capital paulista conta com uma pequena parcela de sua malha onde é proibido o tráfego de táxis, por características físicas do corredor. Não há nada a comemorar, uma vez que na imensa maioria da malha os táxis são livres para trafegar e piorar a fluidez do transporte coletivo.

7. Conclusões

Os dados analisados nos permitem tirar algumas conclusões sobre as ações em prol do transporte coletivo das cidades mais populosas do Brasil. É com as análises entre as infraestruturas existentes e as características socioeconômicas de cada cidade que se tem noção da importância dada ao transporte coletivo em cada local, possibilitando maior comparação entre elas.

No que diz respeito ao atendimento à população, as capitais paranaense e gaúcha têm grande destaque com a terceira e quarta maior rede em valores absolutos, respectivamente, mas principalmente por ter as maiores redes em relação às suas populações e também em relação às suas capacidades econômicas. São as capitais que mais investiram em corredores por habitante. Os municípios de Belo Horizonte, Fortaleza, Goiânia, Recife, Rio de Janeiro e São Paulo têm desempenhos intermediários. São Paulo, de fato, tem a maior rede do país, e ampliou bastante sua rede de faixas exclusivas, mas o valor ainda se mostra tímido perante sua capacidade de

investimento. Já no Rio de Janeiro o investimento foi maior, em corredores BRTs, mas que também ficam abaixo dos índices em relação à população na análise comparativa.

Curitiba tem valores altos de cobertura em relação à população e a quantidade de vias da cidade, mas claramente pode expandir sua rede de faixas exclusivas e Fortaleza, que adotou a opção de faixa exclusivas como São Paulo, precisa avançar nos corredores BRT que vem discutindo nos últimos anos.

Brasília apresenta, mais recentemente, uma ampliação de seus investimentos em corredores BRT, porém ainda está aquém das cidades citadas acima. O desafio da capital federal é ampliado pela sua vasta extensão territorial e padrão urbanístico que favorece o uso do veículo particular. Recife tem o desempenho subvalorizado pelo investimento em corredores ter sido exclusivamente estadual e federal, portanto o BRT Norte-Sul da região metropolitana tem parte de seu sistema com um enfoque intermunicipal, o que mudaria um pouco a situação. Mas isso evidencia que falta um maior investimento da prefeitura na implantação de corredores e faixas exclusivas ligando os bairros da capital.

Goiânia destaca-se no índice de quilômetros de priorização ao transporte coletivo pela capacidade financeira. Apesar de possuir a quantidade absoluta relativamente baixa, pode-se perceber que os investimentos em infraestruturas para os ônibus são altos se comparado com o PIB do município. A cidade ainda apontou em sua resposta que está avançando na implantação de novos corredores que vão expandir consideravelmente a rede na cidade.

Salvador que demonstrou os resultados mais tímidos entre as capitais, mesmo sendo a quarta maior em população vem esboçando recentemente, assim como Goiânia, investimentos em dois novos corredores BRT que também podem melhorar sensivelmente a situação de sua rede de ônibus.

Por fim, nota-se uma tendência de crescimento na implantação de infraestruturas, impulsionada pelos eventos internacionais ocorridos no Brasil durante o período e pelo momento favorável da economia do país até meados de 2014.

É importante que essa tendência se confirme na próxima década e que os maiores municípios do Brasil aumentem sua infraestrutura para o transporte coletivo. A única saída para o trânsito caótico presente em nossas cidades médias e grandes é com a otimização do uso do espaço público no fluxo das viagens diárias.