

O USUÁRIO DO FUTURO

Rogério Belda, da ANTP, faz uma reflexão sobre o futuro usuário dos transportes coletivos apresentando três cenários: "Padrão Europa" - prevalece a preocupação social, com uma população com renda mais equilibrada, vivendo em cidades mais condensadas; "Padrão América" - a orientação pelo mercado predomina sobre a ética, a renda da população é crescente e concentrada e as cidades são mais

espalhadas e "Padrão 3º Mundo" - a renda é estagnada, as estratégias de sobrevivência são improvisadas, utilização intensa de motocicletas e a maior parte das viagens urbanas atendida por operadores autônomos. Em qualquer destes cenários, pode-se prever que o congestionamento de trânsito será maior. O usuário será mais moderno, mais feminino, mais independente e mais adulto. *Fonte: Setnews. ano 13, nº 100, 2004*

A CORRIDA DO GÁS. Descoberta de uma jazida de 419 bilhões de m³ de gás na bacia de Santos provoca uma nova "corrida do ouro" em torno desse combustível para uso veicular. O BNDES anunciou um financiamento inédito para a aquisição de ônibus a gás: 90% do valor do veículo, 24 meses de carência e 96 meses para pagar. Com isto fica viabilizado o ingresso de 600 ônibus a gás na cidade de São Paulo, prometidos pela Prefeitura para este ano. O governo do Estado também vê com interesse esse combustível alternativo, não apenas nas linhas intermunicipais, como na frota de fretamento, num total de 25 mil veículos, conforme Jurandir Fernandes, secretário de Transportes Metropolitanos e presidente da ANTP. *Fonte: Frota & Cia. nº 71, mar. 2004 (www.frotacia.com.br)*

TRAVESSIA ILUMINADA. Estudo conduzido pela CET/SP detalha e avalia o projeto de iluminação das travessias de pedestre, implantado em 1997 em 155 faixas e que vem se ampliando a cada ano já ultrapassando 2.500 faixas. A adoção desse projeto de segurança de pedestres, deu-se a partir do momento em que verificou-se que os picos de atropelamento na cidade ocorrem no período noturno. A avaliação do tipo "antes/depois" abrangeu 103 faixas e mostrou que houve 28 atropelamentos noturnos nos períodos anteriores à iluminação comparados com apenas 14 nos períodos posteriores, representando uma redução de 50%. *Fonte: Revista ABRAMET. nº 43, 2004 (www.abramet.org.br)*

ANUÁRIO DOS EUA. Em 2002 foram realizadas 9,6 bilhões de viagens por transporte público urbano nos EUA, sendo 61% por ônibus e 27% por metrô, 52% por mulheres, e 54% por motivo de trabalho. São os dados do novo Anuário da APTA-American Public Transportation Association, com

ampla e detalhada visão dos transportes públicos daquele país. A demanda que vinha subindo a partir de 1995 (+ 25%) está sofrendo uma pequena queda. *Fonte: APTA. 2004 - Public Transportation Fact Book, 55th Edition, mar. 2004*

TRANSPORTE SUSTENTÁVEL. Para Luis Mariano Rendón, líder da "Acción Ecológica" de Santiago do Chile, "o melhor transporte é aquele que não se faz ou o transporte mais curto, ou seja, é preciso reduzir a necessidade de utilizar o transporte". Declarou que o transporte ideal é caminhar, seguido pela bicicleta e pelo ônibus como terceira alternativa. Em sua entrevista, conclui que "o automóvel é a pior ameaça para a sustentabilidade do transporte", apesar de avaliar positivamente o atual plano de transportes de Santiago. *Fonte: Ahora. nº 14, feb. 2004 (www.federacionsigloxxi.cl)*

MOBILIDADE E POBREZA. Saiu o relatório final do projeto "Mobilidade e Pobreza", elaborado pelo ITRANS-Instituto de Desenvolvimento e Informação em Transporte em parceria com a ANTP, IPEA e Ministério das Cidades e patrocinado pela ABRATI, CNT e NTU. Apresenta uma síntese dos resultados das pesquisas qualitativa e quantitativa sobre os padrões de mobilidade das populações de baixa renda e suas implicações para as condições de trabalho, ensino, saúde e recreação, nas regiões metropolitanas de São Paulo, Rio de Janeiro, Recife e Belo

Horizonte. Uma das constatações do projeto é que o alto custo das tarifas tem impedido as classes mais pobres de utilizar o transporte coletivo. *Fonte: ITRANS. Mobilidade e Pobreza -Relatório final. Abr. 2004 (www.itrans.org.br)*

POLÍTICA DE TRANSPORTES. O Ministro das Cidades, Olívio Dutra, afirma que um dos eixos fundamentais de sua pasta é a integração de diferentes modais e maior abrangência das redes. Reconheceu que o governo, nos últimos anos, priorizou a indústria automobilística em detrimento do transporte público, e reafirmou a necessidade de mais investimentos na qualificação do transporte coletivo urbano. O "Programa Pro-Transporte" sinaliza o fim da omissão do governo federal diante do transporte urbano, e os investimentos previstos não se restringem apenas às obras de infra-estrutura, mas devem contemplar a renovação da frota e a bilhetagem eletrônica. *Fonte: Revista Ônibus. nº 25, mai.2004 (www.fetranspor.com.br)*

PANORAMA LATINO-AMERICANO. Na edição 2003 do "Panorama del Transporte en América Latina y el Caribe", publicado pela CEPAL destacamos três temas: 1- "El transporte urbano: Los usuarios piden servicios convenientes; las autoridades ofrecen servicios ordenados", onde se faz referências a segunda etapa do "Transmilenio", a implantação do "TranSantiago" e o transporte clandestino no Brasil. 2- "El transporte ferroviário: un viaje de retorno para los pasajeros", descrevendo a retomada do trem na Argentina, Chile e Peru". 3- "Tecnologías telemáticas aplicadas en los sistemas de transportes", relatando os sistemas de bilhetagem automática. *Fonte: Boletín FAL. nº 210, ed. esp. Feb. 2004 (www.eclac.cl)*

BILHETE ÚNICO
O projeto de lei sobre o Bilhete Único Metropolitano foi tema de um debate, com a participação de seu autor, o deputado José Zico Prado (PT), Jurandir Fernandes (Secretário dos Transportes Metropolitanos de São Paulo) e Rogério Belda (vice-presidente da

ANTP). Todos defendem a necessidade de o governo subsidiar, de alguma forma, o transporte coletivo por ônibus e a alocação de recursos de outras fontes visando baratear a tarifa. Outros pontos destacados no debate foram a necessidade de formas de integração mais modernas e a criação de corredores de transporte na região metropolitana. *Fonte: Setnews. ano 13, nº 100, 2004*

PLANEJAMENTO EFICIENTE
O congestionamento tem se tornado endêmico em muitas áreas metropolitanas, afetando a economia regional e a qualidade de vida. Mas construir novas vias ou aumentar a capacidade do transporte público na área urbana é difícil. Com a finalidade de amenizar este problema, o governo norte-americano criou um grupo de trabalho para explorar como os sistemas operacionais de transporte podem ser modernizados através de uma forte ligação com o planejamento de transportes. *Fonte: Gayle, S.B. Looking at transportation planning with an operations perspective. ITE Journal. v. 73, nº 12, dec. 2003.*

PEDÁGIO URBANO. Dois especialistas em transportes discutem a implantação do pedágio urbano em Santiago do Chile. Enquanto Juan de Dios Ortúzar, da Universidade Católica, defende sua implantação agora junto com o plano "TranSantiago", Ian Thomson, Chefe da Unidade de Transportes da CEPAL, acredita que sua implantação constituiria uma influência negativa para a sustentabilidade das cidades latino-americanas. Thomson acha que a curto prazo, a medida favorece um maior uso do transporte público, mas a longo prazo seu impacto seria o oposto, devido as mudanças provocadas no uso do solo. *Fonte: Ahora. nº 14, feb. 2004 (www.federacionsigloxxi.cl)*

IDOSOS NO TRANSPORTE PÚBLICO. A população de idosos cresce em todo o mundo, oferecendo novas oportunidades de mercado ao transporte público, mas também colocando novos desafios. Em busca de novos serviços, novos enfoques, novas tecnologias e novas parcerias, o TRB-Transportation Research Board (EUA) elaborou uma série de estudos no sentido de prover as necessidades da população idosa. *Informações: www.tcrponline.org Fonte: Passenger Transport. v. 62, nº 3, jan. 19, 2004, p. 5.*

Pesquisa e condensação produzidas pelo especialista em transporte Antônio José da Silva e pelo bibliotecário e documentalista José Domingos de Brito

TRANSPORTE E URBANISMO

A distribuição geográfica das residências e das atividades urbanas condiciona a realização de viagens. No entanto, os modelos tradicionais de previsão de viagem são inadequados à uma política de planejamento a longo prazo, pois não consideram os efeitos que as mudanças nas condições de transporte podem causar na estrutura urbana. Estudo-de-caso

aplicado à cidade de Lyon, (França) utiliza um modelo integrado de uso do solo e transporte dividido em 4 etapas. O modelo simula os efeitos das mudanças nas condições de transporte sobre a (1) escolha do itinerário, (2) do modo, (3) do destino e, a longo prazo, (4) localização. *Fonte: Recherche Transports Sécurité. nº 82, 2004. p.65-84 (www.lavoisier.fr)*