

Transporte Colectivo de Superfície – Que solução?

O mais recente relatório “Auditoria Urbana 2005”, realizado pela Direcção-Geral de Política Regional, órgão da Comissão Europeia, coloca a **cidade de Lisboa no 26º lugar no Top das cidades que têm maior tempo de espera por um autocarro** (11 minutos e 24 segundos).

A Carris é hoje um dos maiores obstáculos à mobilidade em Lisboa, e ao mesmo tempo a melhor oportunidade para a sua solução.

Se o tempo de espera é considerado uma consequência de todo o mau serviço prestado, então, quais são as causas da insuficiência deste sistema?

O aumento do número de famílias com automóvel teve como consequência dois efeitos negativos, que não foram devidamente internalizados pelo sistema. Um crescente número de pessoas que se desloca de automóvel, em detrimento do Transporte Colectivo de Superfície (TCS), faz com que haja uma menor escala na produção de serviço público de transporte (com implicações directas na diminuição de passageiros e consequente penalização nos resultados da Carris). Por outro lado, a pressão dos veículos individuais, é uma das principais forças de bloqueio ao desempenho operacional do TCS. Como comparação de forças podemos apontar que transportando sensivelmente o mesmo número de pessoas, **os automóveis, estacionados ou em circulação, ocupam uma área equivalente a 1000 campos de futebol, enquanto toda a frota da Carris ocupa apenas 3% desse espaço.**

Para além dos problemas de mobilidade, existem ainda outras externalidades negativas, nomeadamente a ambiental e a energética. Ambas estão relacionadas com o consumo de energia por pessoa transportada. Enquanto num automóvel facilmente entendemos que transportar uma pessoa poderá custar 10 litros de combustível (por 100 kms efectuados), o mesmo custo de uma pessoa transportada por TCS é 4 a 5 vezes inferior.

Assim, uma das causas do problema é a falta de integração do sistema de TCS com o Transporte Individual (TI). Onde estão os parques de estacionamento periféricos? Onde estão as carreiras rápidas dos interfaces da periferia para os principais pontos interiores na cidade? Em vez de se responder às perguntas sobre a integração do TI com o TCS, discute-se a integração entre Carris e Metropolitano (na qual a Carris fica sempre a perder, fazendo sistematicamente percursos, de eficiência duvidosa, de rebate às linhas de metro). O TCS e o Metropolitano em Lisboa não são perfeitamente complementares. Existe um considerável número de pessoas que não utilizam o Metro, apesar de andarem de autocarro (idosos e

pessoas com mobilidade reduzida, por exemplo), verificando-se também o contrário. De facto, os profissionais com necessidade de deslocações rápidas dentro da cidade, que utilizam o Transporte Colectivo (TC), fazem-no de Metropolitano e nunca de autocarro.

Outra causa é a falta de intuição do sistema. Nos sistemas de transportes modernos a intuição é um factor crítico de sucesso na utilização deste meio. Imagine-se que um qualquer extraterrestre (pode ser um turista estrangeiro, um português ou mesmo um lisboeta menos esclarecido) “aterre” num ponto minimamente central da cidade, por exemplo Sete-Rios, e que quer ir de autocarro até à Baixa. Para o ajudar tem a luz do dia e um mapa, pelo qual entende a direcção que deve tomar. Para o dificultar tem 4 paragens de autocarro, onde passam 12 carreiras diferentes e entre as quais ele não consegue escolher, por falta de informação e porque o próprio sistema assenta numa base de “ponto-para-ponto” enquanto deveria ter em conta um racional de direcção. Por exemplo a carreira número 16 parte das Portas de Benfica para a Praça do Chile, e também pára em Sete-Rios. Mas quem serve esta carreira? As pessoas das Portas de Benfica? As da Praça do Chile? As que vivem num sítio e se deslocam para trabalhar no outro? Ou ninguém? O autocarro nº 16 serve quem tem o seu ponto de partida e destino sobre esta linha e caso a distância seja longa, já não é eficiente, pois pára demasiadas vezes.

Se estes são os principais problemas, quais são as soluções?

Obviamente que restrições ao trânsito automóvel (mediante introdução de taxas de circulação ou criação de zonas de circulação exclusiva), mais corredores BUS, mais e melhores equipamentos de transportes, são medidas desejáveis, necessárias e importantes no impacto que têm na diminuição dos tempos de espera. No entanto, as soluções, para além de eficazes, têm de ser eficientes; o custo tem de ser tomado em conta. Se ponderarmos ainda as dificuldades económicas da empresa e os problemas financeiros do seu accionista (o Estado), as primeiras soluções apresentadas devem ser soluções de investimento ZERO. Coloca-se a questão: **como podemos fazer um melhor sistema com os recursos que temos?**

A principal oportunidade de aumentar os índices de mobilidade na cidade de Lisboa está na exploração do TCS. Se compararmos mudanças na rede de TCS com alterações dos outros meios, entendemos melhor o alcance desta ideia. Quantos anos (e quantos orçamentos de Estado e Fundos Comunitários) vão ser necessários para se corrigirem as fragilidades da rede do metro ao nível de cobertura e operacionalidade? Qual é a capacidade de absorção de mais TI da cidade de Lisboa?

Só o sistema de TCS permite uma reorganização custo-eficiente e suficientemente rápida para se poder implementar a tempo de melhorar a mobilidade nos dias de hoje.

Assim, para **além da relevante discussão da Inter-Modalidade, é importante definirmos o conceito de Intra-Modalidade do TCS.**

Pensemos este sistema sob 3 racionais distintos.

Primeiro, o **Cliente/Utente**. Existe uma diferença clara entre dois tipos de utilizadores do TCS, que pode ser estabelecida pelo facto de terem, ou não, uma vida profissional activa (os estudantes universitários incluem-se no primeiro grupo). A menos que uma pessoa tenha o privilégio de trabalhar perto de casa, o percurso pendular que faz diariamente tem uma distância consideravelmente superior à de um adolescente que frequenta o liceu do seu bairro, ou um reformado que faz as compras na sua rua;

Segundo, a **Frota da Carris** tem veículos para transporte de 28 até 159 passageiros. Aqui a diferença estabelece-se entre equipamento de grande dimensão ou equipamento de pequena dimensão (também há equipamento intermédio);

Terceiro, em Lisboa, a **Hierarquia de Via Urbana** é muito heterogénea. Não faz sentido fazer circular autocarros articulados (de grande capacidade) no Bairro da Encarnação e mini-bus na Avenida da República.

Todas estas diferenças explicitam uma **clivagem clara entre dois níveis de serviço distinto, que se podem agrupar em Serviços de Percursos Longos/Pendulares (SPL) e Serviços de Percursos Curtos/de Bairro (SPC).**

Outro aspecto importante é a distância entre paragens, a qual deve ser superior nos SPLs e inferior nos SPCs.

Este conceito de Intra-modalidade deve ser acompanhado de uma alteração da “filosofia” de rede, actualmente de “ponto-para-ponto”, para uma distribuição espacial de carreiras que simule uma “malha”.

Se tivermos uma malha com autocarros que circulam em linhas na latitude e outros que circulam nas linhas de longitude, para nos deslocarmos de um ponto para outro, temos no máximo um transbordo (se o ponto de partida for na mesma linha do ponto de chegada não temos nenhum transbordo) e neste caso, temos duas possibilidades de percurso. Imaginemos um mapa da batalha naval: para nos deslocarmos de B2 para D4, podemos seguir, verticalmente, pela linha dos números e depois, horizontalmente, percorrendo as letras (ou vice-versa).

Esta “malha” seria distribuída por vias de hierarquia principal e eixos estruturantes e servida por veículos de maior capacidade (SPLs), sendo que no espaço criado entre estas vias

poderiam circular veículos de menor capacidade, com paragens mais curtas, que tenham como funções: (i) servir as necessidades de deslocação em percursos de vizinhança, dentro do mesmo bairro (SPCs); (ii) transportar os passageiros até aos pontos de entroncamento da “malha” principal.

Concluindo, o sistema de TCS pode, e deve, ser utilizado como elemento de mudança do actual paradigma que implica o uso individual e intensivo do automóvel. A mudança deve começar por medidas que não impliquem investimento em equipamento ou em infra-estruturas.

Com a divisão em dois tipos de serviço (SPLs e SPCs) associada à redução do número de carreiras, e mantendo a cobertura de rede constante, estimam-se ganhos de 25% na Capacidade Direccional e Velocidade Comercial, bem como aumentos de 3 vezes na Frequência.

Assim, em vez de esperarmos 11 minutos e 24 segundos pelo autocarro, esperaríamos, em média, 3 vezes menos.