

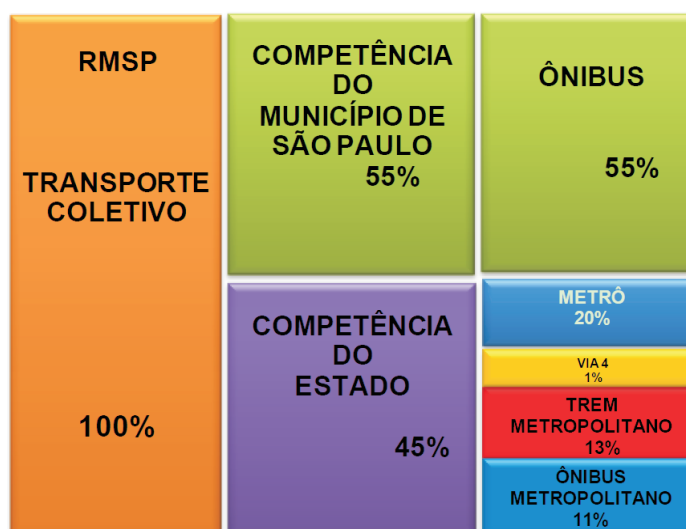
Transporte coletivo absorve 80% a mais de passageiros na última década

Em 2002 foram transportados 2.821 milhões de passageiros pelos sistemas de transporte coletivo em São Paulo, incluindo os sistemas sobre pneus (ônibus urbanos e ônibus intermunicipais da RMSP) e sobre trilhos (metrô e trem). Em 2011 o número total de passageiros elevou-se para 5.254 milhões/ano, um aumento de cerca de 86% no período considerado, enquanto no mesmo intervalo de tempo a população da cidade cresceu 7,5%. As razões dessa expressiva expansão podem ser buscadas tanto no plano macroeconômico – o país conheceu uma conjuntura econômica favorável em grande parte da década, que acarreta um aumento na mobilidade da população, como no plano das políticas públicas locais que incentivaram o uso da rede pública de transportes – como a implantação

do Bilhete Único e sua posterior integração aos sistemas de metrô e trens.

A figura a seguir representa a distribuição da demanda por transporte coletivo na Região Metropolitana de São Paulo. Há uma divisão por competência, na qual o Município de São Paulo, por meio do sistema de ônibus, participa atendendo 55% da demanda e os outros 45% são supridos pelo governo do estado por meio do sistema de metrô (21%) , trem metropolitano (13%) e ônibus metropolitano (11%). Com mais da metade das viagens absorvidas pelos sistemas de ônibus, fica evidente a complementaridade existente entre os vários modais e a imperiosa necessidade de investimentos e melhorias em cada um deles e na sua maior integração.

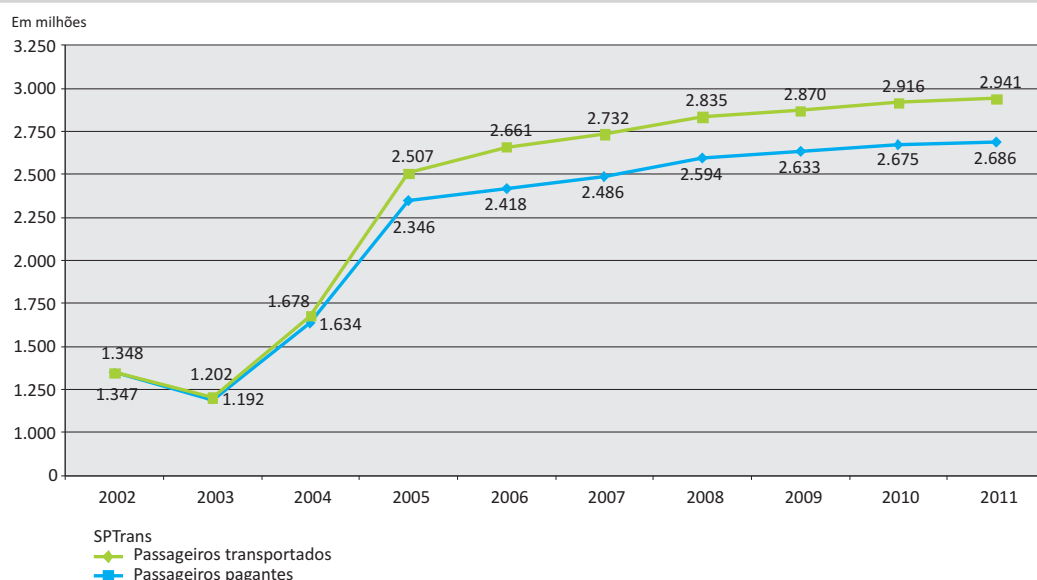
Figura 1 - Demanda por transporte coletivo, Região Metropolitana de São Paulo, 2011.



O sistema de ônibus respondeu, em 2011, por pouco mais da metade (55%) do total de passageiros transportados no município pelas redes de transporte coletivo: foram 2.941 milhões de passageiros, conforme mostra o gráfico a seguir. Isso representa cerca de 10% a mais de passageiros do que há cinco anos. A implantação do Bilhete Único, em 2004, pode ser associada ao acréscimo de 49% no número de passageiros transportados no sistema apenas no primeiro ano de sua implantação. O sistema, administrado pela Prefeitura e operado por empresas terceirizadas, conta com mais de 126 quilômetros de corredores, uma frota de cerca de 15.000 ônibus, que percorrem 1.350 linhas e possui 31 terminais. A participação deste modal no conjunto dos passageiros transportados tende, no entanto, a reduzir-

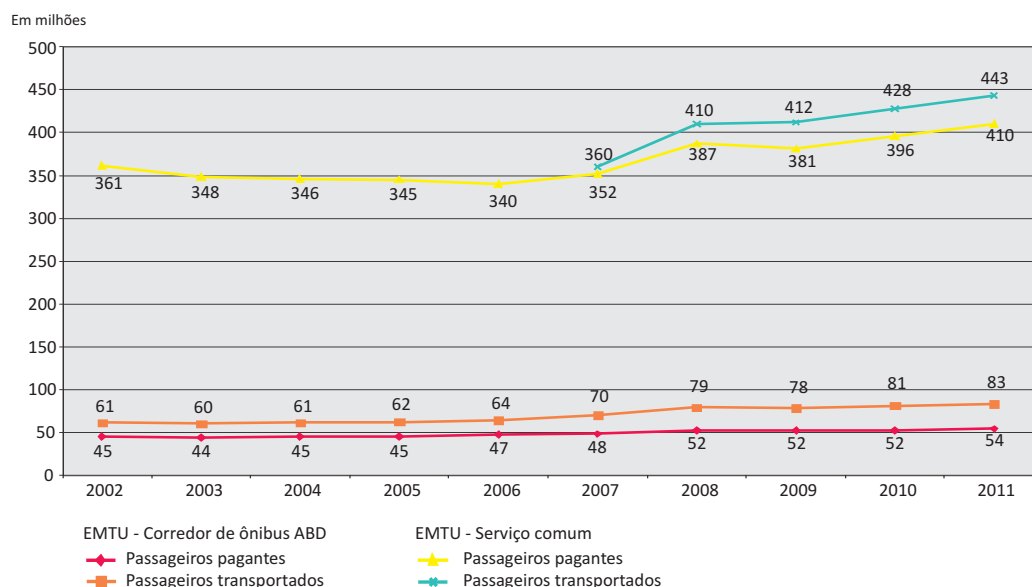
se, em virtude da extensão da rede de metrô e das melhorias introduzidas na rede de trens urbanos, fatores que devem provocar uma redistribuição entre os vários modais. O sistema de ônibus intermunicipais metropolitanos é operado pela Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S.A. (EMTU) que também, administra alguns terminais e corredores de ônibus. A demanda registrada por esse tipo de serviço apresenta crescimento nos últimos anos. Como mostra o gráfico seguinte, o serviço comum da EMTU alcançou 446 milhões de passageiros transportados na Região Metropolitana de São Paulo no ano de 2011 e 83 milhões só no corredor de ônibus ABD (além de São Paulo passa pelos municípios de Santo André, São Bernardo e Diadema).

Gráfico 1- Demanda de passageiros nos ônibus municipais, Município de São Paulo.



Fonte: Secretaria Estadual dos Transportes Metropolitanos. Coordenadoria de Transporte Coletivo (CTC). Monitoramento da demanda 2008/2011.

Gráfico 2- Demanda de passageiros de ônibus intermunicipal, Região Metropolitana de São Paulo.



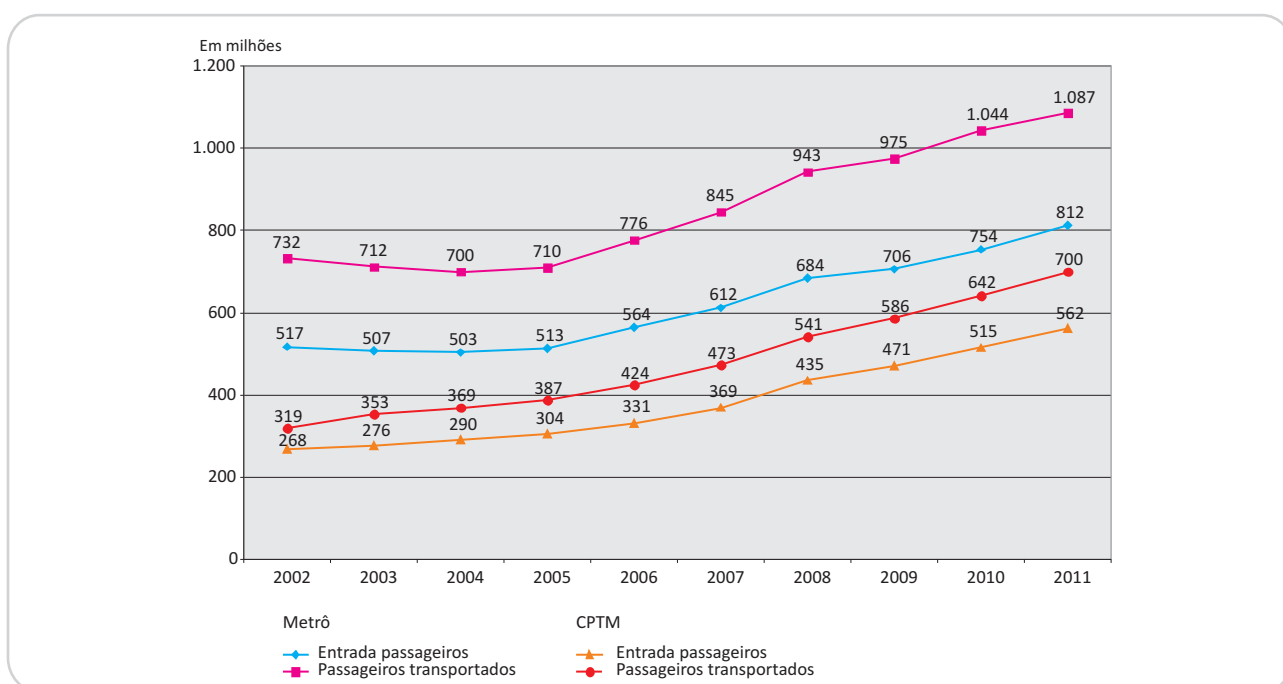
Fonte: Secretaria Estadual dos Transportes Metropolitanos. Coordenadoria de Transporte Coletivo (CTC). Monitoramento da demanda 2008/2011.

Já os sistemas sobre trilhos são geridos por empresas sob o controle da administração estadual (Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô e Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM) ou ainda por empresas terceirizadas (ViaQuatro, responsável pela linha 4 Amarela do Metrô).

A CPTM responde por uma malha que ultrapassa o limite da Região Metropolitana de São Paulo, chegando até o município de Jundiaí, com extensão total de linhas operacionais de 258,6 quilômetros (140 quilômetros no município de São Paulo), média por dia útil de 2,319 milhões de passageiros transportados. Se olharmos por linha, temos: Linha-7 (Luz – Jundiaí) com 391.272 passageiros transportados, linha-8 (Júlio Preste – Itapevi) 430.564, linha-9 (Osasco – Grajaú) 364.486, linha-10 (Brás – Rio Grande da Serra) 366.155, linha-11 (Luz – Estudantes) 558.771, e linha-12 (Brás – Calmon Viana) 208.717. No ano de 2011, foram 700,2 milhões de passageiros transportados. É o que verificamos no gráfico seguinte, com a demanda de passageiros da CPTM e do Metrô que em comparação tem cerca de 70 quilômetros de trilhos, média por dia útil de 2,742 milhões de passageiros transportados e com máxima diária de 3,148 milhões registrados no ano de 2011 que, no total, registrou 1,087 bilhões de passageiros transportados. Se

compararmos os valores totais dos dois sistemas, veremos que o Metrô transporta muito mais passageiros do que os trens, contudo se calcularmos as taxas de crescimento anual, veremos que a CPTM tem taxas de crescimento de 9% ao ano, o que faz mais do que dobrar o número de usuários atendidos nos últimos nove anos, crescendo aproximadamente 120%, passando de 319 milhões de passageiros transportados para 700. Enquanto o Metrô tem taxas anuais de crescimento por volta de 4,4%, registrando um crescimento de aproximadamente 50%, passando de 732 milhões de passageiros transportados para 1.087. Fica claro o grande crescimento de passageiros no sistema ferroviário e metroviário ocorrido nos últimos anos, o que não corresponde com a disponibilização da oferta. Para tentar amenizar problemas advindos dessa enorme massa de usuários, a CPTM tem encurtado o tempo entre um trem e outro, tendo como meta alcançar o intervalo de 3 minutos. Esse é o máximo que o sistema suportaria. O Metrô, por outro lado, procura recuperar os anos sem investimento e está em obras em pelo menos três linhas diferentes. Está nos planos do Metrô a construção de mais 30 km até 2014 e mais 90 km são previstos para 2018. A meta é chegar a 200 quilômetros construídos em 2018.

Gráfico 3- Demanda de passageiros de ônibus intermunicipal, Região Metropolitana de São Paulo.

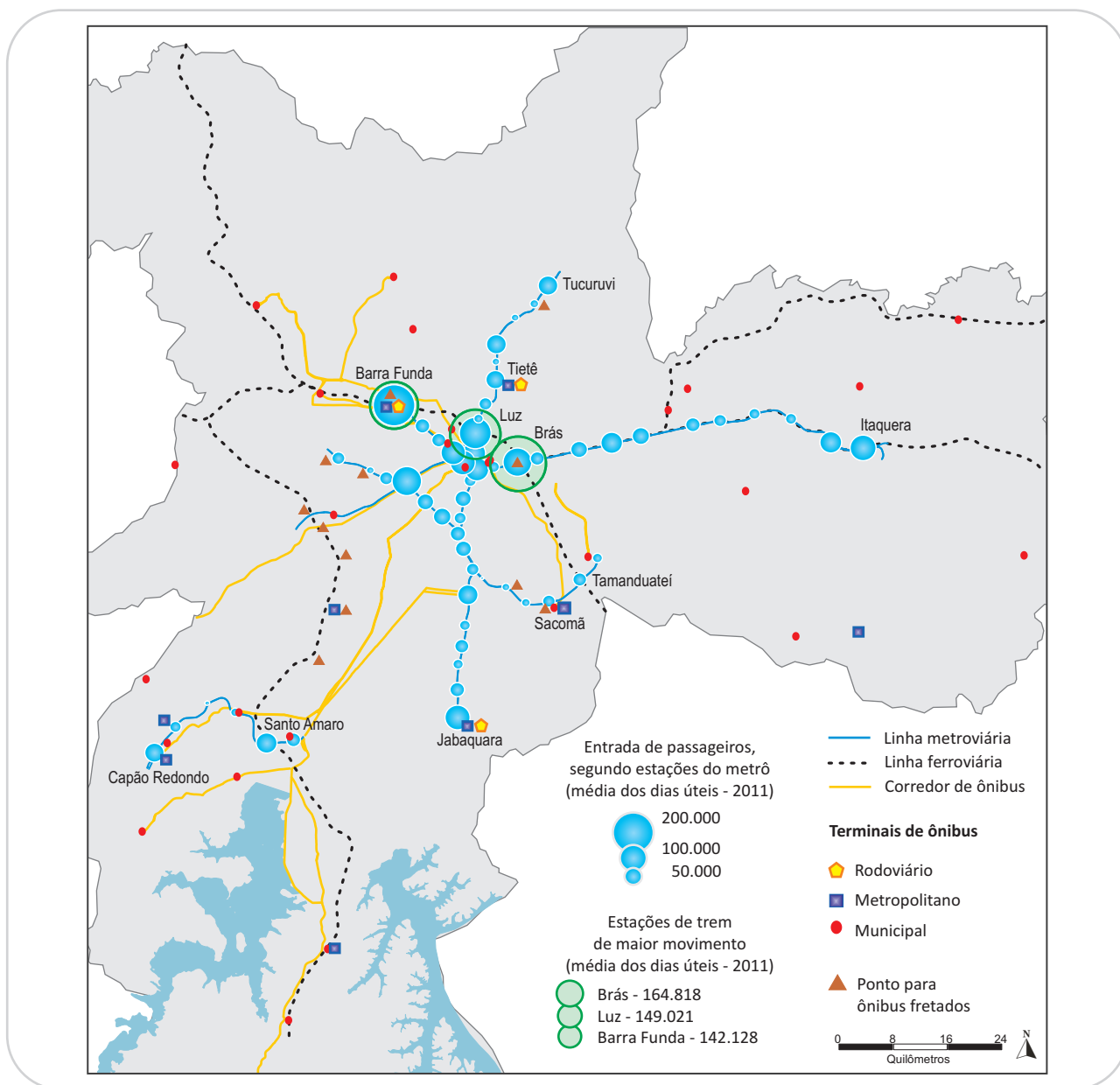


Fonte: Secretaria Estadual dos Transportes Metropolitanos. Coordenadoria de Transporte Coletivo (CTC). Monitoramento da demanda 2008/2011.

A distribuição do número de passageiros na rede metroviária é representada no mapa a seguir, que apresenta as conexões com a rede de trens, terminais municipais e metropolitanos, corredores de ônibus municipais, terminais rodoviários e pontos de parada de ônibus fretados. Todos são equipamentos que completam o sistema, possibilitando integrações entre os diferentes meios de transporte. O normal é o usuário utilizar-se de mais de um meio para deslocar-se em suas atividades cotidianas e, portanto, colocamos no mapa o maior número de equipamentos de transferência possíveis. Observamos que as estações de metrô estão

representadas por círculos proporcionais ao volume de passageiros que entram em cada estação². A de maior número é a estação Barra Funda com média nos dias úteis de 205 mil passageiros, seguida por Luz com 132 mil, Consolação com 116 mil e Brás com 112 mil, todas em áreas mais centrais da cidade, onde se localizam os principais centros de comércio, serviços e de empregos. Importante destacar que as três principais estações de trens em número de entrada de passageiros são Brás com 164 mil, Luz com 149 mil e Barra Funda com 142 mil, reforçando a mesma centralidade. Outros pontos merecem destaque, como o extremo norte, leste e sul,

Mapa 1- Volume de passageiros, 2011.



Fonte: Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM); Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S.A. (EMTU); Companhia do Metropolitano de São Paulo (METRÔ); São Paulo Transportes (SPTrans).
Elaboração: André de Freitas Gonçalves (2012).

representados respectivamente pela estação Tucuruvi com entrada de cerca de 60 mil passageiros, Itaquera com 95 mil e Jabaquara com 89 mil. Fica clara a importância desses terminais no sistema metroviário, pois são neles que ocorrem as transferências para outros meios de transporte. A estação Jabaquara, por exemplo, conta com um terminal rodoviário e um terminal metropolitano, este último conectado ao corredor de ônibus ABD. Tratam-se, assim, de redes e pontos que alimentam o metrô, e isso acontece em diferentes partes do sistema. A estação Barra Funda é um enorme conjunto intermodal que interliga diferentes fluxos: metrô, trem, terminal rodoviário, terminal metropolitano, terminal municipal e ponto de parada de ônibus fretados. Boa parte da zona noroeste de São Paulo tem como ponto de partida para o restante da cidade a estação Barra Funda.

Outro aspecto interessante é a disposição dos pontos de paradas de ônibus fretados, em volta do centro consolidado da cidade, com paradas próximas às estações da CPTM, na Marginal do Pinheiros em torno da Avenida Luiz Carlos Berrini e em pontos próximos às estações de metrô, como a estação Imigrante, Sacomã, Vila Madalena, Sumaré, Brás e Barra Funda. Antes, a distribuição desses usuários era realizada ao longo da rua ou avenida do trabalho. Agora, a legislação municipal exige que haja local específico de circulação e parada, contribuindo assim para alimentar o sistema sobre trilhos.

De forma geral, a demanda por transporte coletivo vem crescendo fortemente em todos os meios na região metropolitana. Apesar da diminuição das taxas de crescimento populacional, a pressão sobre o sistema de transporte é crescente, em parte pelo aumento da mobilidade da população gerada pelo maior dinamismo da economia, como também pela necessidade de se optar por novas estratégias de deslocamento a fim de superar as dificuldades provocadas pelo trânsito crescente em toda a cidade. Pelo lado da oferta, passamos por um momento de grandes investimentos no sistema sobre trilhos e, como observamos, a demanda não para de crescer. Isso significa que existe uma demanda reprimida, não atendida, em grandes

áreas periféricas da cidade de São Paulo e em sua região metropolitana. As obras que estão em andamento e a rede planejada, se aplicada, poderá redistribuir a demanda no sentido de equilibrar o sistema e incentivar o estabelecimento de novos núcleos de atividade econômica.

1- Aqui consideramos o sistema de metrô como um todo, isto é, tanto o operado pela Companhia do Metropolitano de São Paulo (METRÔ) e a empresa ViaQuatro concessionária da Linha 4-Amarela do metrô.

2- Em média de dias úteis. As estações da linha-4 amarela não fazem parte dos registros da Companhia do Metropolitano de São Paulo.

Referências:

GONÇALVES, A. de F. Avaliação de território e coremática. Aplicação ao município de São Paulo. Dissertação de Mestrado em Geografia, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

ROLNIK, R.; KLINTOWITZ, D. Mobilidade na cidade de São Paulo. Estudo Avançados. São Paulo, vol.25, n. 71, São Paulo, jan./abr. 2011.

SÃO PAULO (Estado). Secretaria dos Transportes Metropolitanos. Coordenadoria de Transporte Coletivo. Monitoramento da demanda 2008- 2011. Disponível em: http://www.stm.sp.gov.br/images/stories/stm/demanda_2012.pdf. Acesso em: 13 abr. 2012.

VASCONCELLOS, E. Mobilidade urbana e atividade econômica. In: COMIN, A. et al. (org.). Metamorfoses paulistanas: atlas geoeconômico da cidade. São Paulo, Coedição SMDU/CEBRAP/Imprensa Oficial do Estado de São Paulo/Editora UNESP, 2012.



**PREFEITURA DE
SÃO PAULO**

Gilberto Kassab
Prefeito

Miguel Luiz Bucalem
Secretário Municipal de Desenvolvimento Urbano

Domingos Pires de Oliveira Dias Neto
Secretário-adjunto

Eduardo Mikalauskas
Chefe de Gabinete

José Marcos Pereira de Araujo
Diretor do Departamento de Estatística e Produção de Informação

Informes Urbanos
Coordenação Técnica
André de Freitas Gonçalves

Equipe Técnica	Regina Magalhães de Souza
Akinori Kawata	Ricardo de Miranda Kleiner
André de Freitas Gonçalves	Ricardo Ernesto Vasquez Beltrão
José Benedito de Freitas	Silvio Cesar Lima Ribeiro
Juliana Colli Munhoz	Tokiko Akamine
Liane Lafer Schevs	Editoração
Marcos Toyotoshi Maeda	André de Freitas Gonçalves
Maria Isabel Rodrigues Paulino	Estagiários
Maria Lucia da Silveira	Pamela Almeida Alves
Maria Raimunda Marinho	Leandro Alves Gomes
Maysa Miguita Paulino	Luís Fenando Chiu Mariano da Silva
Olimpio Bezerra Campos de Souza	

http://smdu.prefeitura.sp.gov.br/informes_urbanos