

A REALIDADE DOS SISTEMAS BRT em operação no Brasil

MATTEUS FREITAS
é geógrafo, mestre em Planejamento Urbano e diretor de Mobilidade Urbana na Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU).

Soluções de mobilidade urbana baseadas em princípios coletivos são cruciais para melhorar a qualidade de vida das pessoas nas áreas urbanas. Em vista disso, os sistemas BRT são instrumento poderoso para estruturar as redes de transporte público, preservar o tecido urbano conectado e contribuir com a viabilização da escala humana nas cidades. Ao promoverem integração urbana, os sistemas BRT criam condições para a realização de viagens rápidas, pontuais, confortáveis e seguras, contribuindo assim para o protagonismo dos deslocamentos coletivos em detrimento do uso de automóveis e motocicletas.

Os sistemas BRT são mundialmente conhecidos como projetos de transporte público de média e alta capacidade. Há cinco elementos básicos considerados como essenciais em sua concepção: vias exclusivas para a circulação dos ônibus, alinhamento ao canteiro central, pagamento antecipado das tarifas, tratamento das interseções e plataformas elevadas para embarque em nível dos passageiros[1].

Combinadas com elementos adicionais, esses princípios essenciais potencializam ainda mais o desempenho operacional. Destacam-se a racionalização das redes com base em operações tronco-alimentadas sem sobreposição de itinerários, a construção de estações acessíveis com projetos arquitetônicos de alto padrão, a viabilização de ultrapassagem ao longo dos corredores exclusivos para permitir a oferta de serviços expressos e paradores, um eficiente sistema de informação em tempo real disponibilizados aos usuários, além de programação semafórica para garantir preferência de passagem aos ônibus nos cruzamentos[2].

Contudo, a implantação de todos os atributos desejáveis nem sempre é possível. Existem características específicas do espaço urbano e limitações orçamentárias locais que influenciam a concepção e elaboração dos projetos, o potencial construtivo de infraestrutura e, consequentemente, as condições operacionais resultantes. A flexibilidade do conceito gera diversidade de projetos com possibilidades distintas de adoção do arranjo mais adequado ao contexto local. Ao se considerar a multiplicidade de configurações, existe no Brasil um total de 17 sistemas BRT, que reúnem 37 corredores já operacionalizados em 15 cidades.

Diante do potencial desses projetos, qual é o atual cenário dos sistemas BRT em operação no país? O estudo técnico **'BRT Brasil: sistemas em operação nas cidades brasileiras'**, elaborado pela Oficina Consultores e organizado pela NTU, assumiu o desafio de responder a essa questão. Para alcançar esse objetivo, a metodologia de desenvolvimento do trabalho foi baseada na realização de entrevistas estruturadas com profissionais-chave dos órgãos gestores locais, na produção de amplo levantamento de informações para construção de uma base de dados atualizada e, por último, na elaboração de análise crítica sobre os principais aspectos relacionados à concepção, às características físicas e à governança dos sistemas.

1 Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP, 2024).
2 Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP, 2024).

{A} DBF Turismo/Shutterstock.com

Na sequência estão indicados alguns apontamentos baseados nos principais resultados do estudo técnico:

1. **EVOLUÇÃO DA IMPLANTAÇÃO:** os investimentos na implantação de sistemas BRT são baixíssimos. Em média, desde 1974, quando teve início a operação do primeiro corredor, somente 12 quilômetros foram operacionalizados por ano. É muito importante criar um banco de projetos e uma agenda de investimento em infraestrutura de transporte de alta capacidade. Isso é fundamental para disciplinar o processo de planejamento de cidades com foco em redes integradas por eixos de transporte de massa sustentados por sistemas BRT.

2. **INFRAESTRUTURA URBANA DEDICADA:** há uma infraestrutura significativa de equipamentos urbanos associada aos sistemas BRT. Cada sistema BRT em operação dispõe de robusta e bastante diversificada quantidade de estações, terminais e edificações complementares. Em vista disso, é importante contar com modelos de governança e financiamento que garantam recursos para investimentos tanto na construção, quanto na manutenção, modernização e expansão. A gestão da infraestrutura dos sistemas BRT é um aspecto que demanda melhorias. O cenário atual verificado gera lacunas que prejudicam o desempenho dos sistemas, sobretudo nos processos de manutenção das infraestruturas e de implementação de procedimentos de segurança. Há também dificuldade de exploração comercial para geração de novas receitas.

3. **GOVERNANÇA DE DADOS:** não há processos sistemáticos de coleta de dados, o que prejudica análises e leituras técnicas assertivas sobre o desempenho operacional e o modelo econômico dos projetos. Isso compromete questões relevantes, como a avaliação dos empreendimentos já existentes e a elaboração de novos projetos.



4. **GESTÃO:** foram observadas soluções desarticuladas para situações que se manifestam de forma integrada. Uma das causas dessa situação é a fragmentação institucional observada no campo das políticas públicas relacionadas à mobilidade urbana. É comum a incorporação dos sistemas BRT aos contratos vigentes de concessão do sistema de transporte. A base contratual pré-existente pode não garantir segurança jurídica e de financiamento aos concessionários. Idealmente, nesses casos, é necessária a revisão para adequação das bases contratuais.

O estudo técnico deixa claro que as cidades brasileiras pioneiras na implantação de sistemas BRT transformaram os projetos em experiências exitosas. A geração de benefícios significativos é evidente para a mobilidade urbana e para a população. No entanto, ainda há potencial muito grande a ser explorado, o que depende da superação de desafios. A observação e a investigação de tais obstáculos, a partir dos projetos que atendem milhões de pessoas diariamente, são importantes para transformá-los em oportunidades de melhoria para futuras iniciativas.

O diagnóstico e a análise presentes no estudo técnico permitiram a identificação das oportunidades indicadas anteriormente e também de outros pontos estratégicos. Os resultados obtidos são de grande importância para órgãos financiadores, gestores públicos e empresas operadoras atuarem no aperfeiçoamento da estruturação, da modelagem e do desenvolvimento de novos projetos.