UNIVERSIDADE FEDERAL DA BAHIA
FACULDADE DE CIÊNCIAS ECONÔMICAS
CURSO DE GRADUAÇÃO EM CIÊNCIAS ECONÔMICAS

DIANA CASTRO FERNANDES DE SOUSA

SISTEMA DE TRANSPORTE DE SALVADOR: DA INEFICIÊNCIA À CRISE DA MOBILIDADE URBANA

Salvador

2009

DIANA CASTRO FERNANDES DE SOUSA

SISTEMA DE TRANSPORTE DE SALVADOR: DA INEFICIÊNCIA À CRISE DA MOBILIDADE URBANA

Trabalho de conclusão de curso apresentado no curso de Ciências Econômicas da Universidade Federal da Bahia como requisito parcial à obtenção do grau de Bacharel em Ciências Econômicas.

Orientador: Ihering Guedes Alcoforado de Carvalho

Salvador

2009

Ficha catalográfica elaborada Valdinea Veloso CRB 5-1092

S725 Sousa, Diana Castro Fernandes de
Sistema de transporte de Salvador: da ineficiência à Crise da mobilidade urbana / Diana Castro Fernandes de Sousa. – Salvador, 2009.
40f. tab. il.

Trabalho de conclusão de curso (Graduação em Economia) – Faculdade de Ciências Econômicas da UFBA, 2009.
Orientador: Prof. Ihering Guedes Alcoforado de Carvalho.

1. Transporte público. 2.Políticas públicas. 3. Transporte – Planejamento – Salvador I. Sousa, Diana Castro Fernandes de II. Carvalho, Ihering Guedes Alcoforado de. III.Título.

RESUMO

Este trabalho, preocupa-se em tratar a questão, ou o problema da mobilidade que vem sofrendo a população de Salvador. No caso de Salvador, terceira maior metrópole em população do País, o sistema de transporte tem se mostrado ineficiente. Salvador apenas possui o sistema de ônibus como meio de transporte público abrangente, sem outro meio alternativo, já que os demais meios são residuais. Isso faz com que o sistema de ônibus nessa cidade seja vital para a população, principalmente para as classes mais baixas que não possuem outra forma para se locomover.

1 INTRODUÇÃO

O meio de transporte é caracterizado como uma forma de promover a mobilidade e à acessibilidade dos cidadãos, integrando-os à sociedade, com a função de proporcioná-los o direito universal de ir e vir. A mobilidade urbana pode ser brevemente caracterizada como a capacidade de cada cidadão ter acesso a uma gama de bens, de serviços, de lazer e de oportunidades de trabalho. Já a acessibilidade ao sistema de transporte está diretamente ligada a características da rede: a configuração, a localização dos pontos, e a distância entre estes pontos, etc.

O transporte público é um serviço essencial e indispensável nas cidades, cumprindo um papel social e econômico de grande importância para toda a população.

São vários os aspectos que podem ser ressaltados nesse sentido. Pode-se destacar que o transporte coletivo democratiza a mobilidade ao facilitar a locomoção da esmagadora maioria das pessoas que não possuem automóveis ou não podem dirigir, socializa os espaços públicos, alivia os congestionamentos, reduz o uso indiscriminado de energia não renovável, diminui drasticamente os gastos públicos na área da saúde, com a redução de acidentes e de doenças causadas pelo trânsito e pela poluição, racionaliza a necessidade de construção e manutenção de vias e a destinação de áreas nobres, nos grandes centros, para a construção de estacionamentos, permitindo a alocação de recursos em setores de maior relevância social e uma utilização racional e humana do espaço urbano.

Dentre estes aspectos destacados, a mobilidade urbana tem importância fundamental no estudo deste trabalho que segue. Com o crescimento dos grandes centros urbanos em todo o mundo, ter um sistema de transportes que viabilize a locomoção plena da população tornou-se de grande importância, de forma que a mobilidade urbana estimula o desenvolvimento urbano e social das cidades.

Este trabalho, preocupa-se em tratar a questão, ou o problema da mobilidade que vem sofrendo a população de Salvador. No caso de Salvador, terceira maior metrópole em população do País, o sistema de transporte tem se mostrado ineficiente. Salvador apenas

possui o sistema de ônibus como meio de transporte público abrangente, sem outro meio alternativo, já que os demais meios são residuais.

Isso faz com que o sistema de ônibus nessa cidade seja vital para a população, principalmente para as classes mais baixas que não possuem outra forma para se locomover.

Os objetivos prospostos são: mostrar a situação atual do sistema de ônibus da cidade de Salvador, focando no problema da mobilidade, tendo como pano de fundo a acessibilidade, e propor políticas de transporte que possam promover um sistema de transporte eficiente para a capital baiana. O sistema de ônibus será trabalhado exclusivamente, por ser atualmente o único transporte público que abrange toda a cidade.

A primeira parte do trabalho tratará das questões referenciais, apresentando os conceitos de mobilidade urbana, de acessibilidade e de mobilidade sustentável. As idéias do autor Amarthya Sen serão utilizadas para trabalhar a problemática sobre uma ótica de desenvolvimento como liberdade. A segunda parte trará o problema de locomoção no Brasil, como forma introdutória. Logo após, a questão de Salvador será trabalhada, sendo apresentados os problemas de mobilidade e acessibilidade da cidade. O capítulo seguinte trará medidas políticas e administrativas, que, se postas em prática, não somente promoverão um maior investimento no sistema, como estimularão o uso do sistema de ônibus da Cidade, tornando melhor e mais abrangente à população soteropolitana.

No enfrentamento do problema, serão apresentadas propostas para aumentar o rendimento das empresas de ônibus, seja através de um aumento de receitas, seja através da diminuição dos custos oriundos de políticas para transporte público que possam melhorar a administração do sistema, promovendo assim maior investimento na frota, estimulando mais pessoas a utilizá-lo, tornando o sistema mais abrangente para todos.

Um maior rendimento destas empresas, impulsionará uma tendência de queda do preço das tarifas, trazendo de volta a população que não tinha condições de pagar pelos ônibus, que, como sistema único de transporte público que atende a toda a Cidade, tem um peso muito forte sobre a vida social e econômica de Salvador.

2 CAPÍTULO REFERENCIAL

2.1 QUADRO ANALÍTICO

O crescimento e urbanização das cidades acentuou a necessidade de deslocamento, e a mobilidade e a acessibilidade dos cidadãos tornaram-se indispensáveis para que estes tivessem pleno acesso as suas atividades básicas. Ao mesmo tempo, o surgimento e popularização dos automóveis, criou uma sociedade que supervaloriza o transporte privado, tornando os automóveis símbolos de status, poder e maturidade.

Com a valorização do uso dos automóveis, o uso dos transportes públicos tornaram-se uma segunda opção de meio de transporte, sendo utilizado majoritariamente por aqueles que não tem condições financeiras de comprar um automóvel.

Porém, a superlotação de automóveis nas ruas, em conjunto com a má qualidade do sistema de transporte público (principalmente em cidades como Salvador, que tem como transporte público abrangente apenas os ônibus), têm apresentado consequências sérias, como engarrafamentos de grandes extensões, acidentes de trânsito e, com isso, dificuldades de locomoção. Esses problemas acarretam na redução ou perda da mobilidade e acessibilidade dos cidadãos.

O trabalho "Transportation Statistics Annual Report" (1997) ressalta a importância e o crescimento da mobilidade e da acessibilidade com o desenvolvimento das cidades:

> A mobilidade e a acessibilidade afetam nosso estilo de vida e nosso bem estar econômico em diversas maneiras. Eles afetam a evolução da paisagem urbana, o meio de vida de diferentes grupos sociais, além de interferirem no crescimento ou declínio de regiões [1] (p. 139).

A acessibilidade e a mobilidade urbana são muito mais do que direitos fundamentais, eles são dois conceitos que influenciam em todos os âmbitos na vida de uma sociedade, não somente na sociedade em si, com o desenvolvimento econômico e social, mas na vida de cada um dentro dela. Quando uma pessoa tem a oportunidade de ter acesso a

[1] Tradução feita pelo autor

uma vaga de emprego, ou quando um idoso tem acesso ao médico ao se sentir mal, ou quando uma criança pode ir a escola com facilidade, em todas essas situações e muitas outras a mobilidade e a acessibilidade estão inclusas. Estas terão seus conceitos desenvolvidos nos parágrafos seguintes.

2.1.1 Mobilidade Urbana

Ressaltada a importância da mobilidade urbana, não é simples definir o seu conceito, a mobilidade urbana envolve muito mais do que o direito de ir e vir, e seu significado incluem várias variáveis, sociais e econômicas.

De acordo com o "Transportation Statistics Annual Report" (1997), a "mobilidade revelada" envolve a quantidade de quilômetros viajados, ou o número de viagens feitas por dia, por semana ou por ano. Pessoas com maior mobilidade viajariam mais quilômetros do que pessoas com menor mobilidade. Porém, uma pessoa que mora perto do trabalho acaba rodando menos quilômetros do que outra que mora mais longe, então este conceito fica um pouco dúbio, pois, teria mesmo essa pessoa uma menor mobilidade do que a outra? Por isso a denominação de mobilidade revelada.

Uma diferente conceituação da mobilidade urbana é pela Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana (2004). A mobilidade urbana é definida como um

> atributo associado às pessoas e aos bens; corresponde às diferentes respostas dadas aos indivíduos e agentes econômicos às suas necessidades de deslocamento, considerando-se as dimensões do espaço urbano e a complexidade de atividades nele desenvolvidas; capacidade de as pessoas se deslocarem no meio urbano para realizarem suas atividades.

Apesar do conceito empírico, a mobilidade urbana abrange um significado que vai muito além do deslocamento dentro de uma cidade, envolve o direito do cidadão de poder realizar suas atividades, de buscar emprego, de ter lazer nos momentos de folga, de poder ir e vir dentro do lugar aonde vive, sem ter barreiras à este deslocamento.

Dentro de uma cidade grande, os esforços impostos para que a mobilidade seja plena são muito maiores do que seriam em uma cidade pequena, por exemplo, visto que nos grandes centros urbanos as distâncias se multiplicam, e os preços dos serviços são ainda maiores.

A mobilidade urbana é algo que tem tido importância cada vez maior, e ao mesmo tempo o seu conceito, ou direito social tem sido alvo de problemas cada vez maiores, principalmente nos grandes centros urbanos e em cidades aonde o desenvolvimento econômico e social é baixo.

2.1.2 Acessibilidade

Pelo fato de a acessibilidade ser um importante conceito relacionado aos transportes e nos estudos urbanos, este não é fácil de ser definido nem medido.

A acessibilidade está intrisecamente ligada à mobilidade urbana. Segundo o "TRANSPORTATION STATISTICS ANNUAL REPORT" (1997), a relação entre a mobilidade e a acessibilidade são complementares:

> A acessibilidade é um indicator da potencial interação espacial, enquanto a mobilidade é revelada como a capacidade de circulação. A idéia de que pessoas com boa acessibilidade às atividades desejadas também tem um alto nível de mobilidade têm se tornado um importante assunto para investigações empíricas. ... A respeito dessa idéia, o melhor a pensar é que os conceitos de acessibilidade e mobilidade não são opostos da mesma moeda, mas são sim como indicadores distintos e complementares, que juntos provém uma visão global dos resultados dos transportes urbanos[2] (p.139).

Como significado empírico, a acessibilidade é definida segundo a Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana: *"medida mais direta dos efeitos de um sistema de transporte; equivale a facilidade de se atingir os destinos desejados"*.

A acessibilidade pode ser dividida em dois conceitos complementares:

---

[2] Tradução feita pelo autor

a) acessibilidade ao sistema de transporte: que mediria a facilidade do usuário a acessar o sistema de transporte coletivo em sua região de moradia, trabalho e etc..
b) acessibilidade a destinos: que mediria, após o acesso ao transporte, a facilidade de se chegar ao local desejado.

Partindo dessas premissas, o conceito de acessibilidade está diretamente ligado à um conceito de oportunidade, ou seja, a facilidade com que o cidadão acessa os lugares desejados, promove a oportunidade dele poder realizar as atividades que necessita ao conseguir se deslocar.

2.1.3 Mobilidade Sustentável

Partindo dos conceitos de mobilidade urbana e acessibilidade, previamente expostos, um novo conceito surge a partir daqueles trabalhados, uma conceituação diferenciada de mobilidade urbana, intríseca ao sistema de transporte urbano, que estimula uma mobilidade ampla e segura, aonde o transporte público seja prioridade, mas, que ao mesmo tempo, possa conviver de forma pacífica com o transporte privado.

A mobilidade urbana sustentável, inclui não somente o conceito da mobilidade urbana, ou seja, o direito do cidadão de ir de vir. Este direito está incluso juntamente com o respeito ao meio ambiente, com a priorização do transporte público em massa e a redução do transporte privado, que tem causado tantos problemas à sociedade, como congestionamentos e poluição sonora e atmosférica.

Esta seria uma nova cultura de mobilidade, que promove a apropriação eqüitativa do espaço e do tempo na circulação urbana, priorizando os modos de transporte coletivo, a pé e de bicicleta. Já o automóvel, deve ter o seu espaço reordenado de forma a reduzir as necessidades de deslocamento motorizado e com isso os seus custos.

De acordo com o texto produzido pela Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, a mobilidade urbana sustentável é conceituada como:

> o resultado de um conjunto de políticas de transporte e circulação que visam proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano,

> através da priorização dos modos de transporte coletivo e não motorizados, de forma efetiva, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável.

O desenvolvimento de uma política que promova a mobilidade urbana sustentável, torna-se ainda mais importante do que uma política de infraestrutura que aumente vias de acesso e grandes avenidas, como tem ocorrido atualmente. O estímulo ao uso de outros meios de transporte, que não somente o privado, podem reorganizar o espaço urbano, dividindo de forma correta as cidades, reduzindo os congestionamentos, e assim aumentando a mobilidade urbana e a acessibilidade, mas tudo de uma forma sustentável, através da melhoria da zona urbana e da conservação ao meio ambiente.

2.2 REFERENCIAL TEÓRICO

2.2.1 Desenvolvimento como Liberdade

A idéia deste estudo é estruturar uma base de propostas para o sistema de transporte de Salvador, estimulando-o, fazendo com que a população soteropolitana volte a utilizar os ônibus da cidade, promovendo a mobilidade urbana e a acessibilidade.

O economista Indiano Amarthya Sen, defendia a idéia de que liberdade é uma causa do desenvolvimento, ou seja, que desenvolvimento de um país está essencialmente ligado às oportunidades que ele oferece à população de fazer escolhas e exercer sua cidadania. E isso inclui não apenas a garantia dos direitos sociais básicos, como saúde e educação, como também segurança, liberdade, habitação e cultura.

Na sua obra, “Desenvolvimento como Liberdade”, Sen (2000, p.11) mostra como a liberdade de escolha dos cidadãos pode promover o desenvolvimento de um país, e que as instituições podem influenciar neste desenvolvimento:

> Esta obra salienta a necessidade de uma análise integrada de atividades econômicas, sociais e políticas, envolvendo uma multiplicidade de instituições particularmente nos papéis de intervenções entre certas liberdades instrumentais cruciais, incluíndo oportunidades econômicas, liberdades políticas, facilidades sociais, garantias de transparência e segurança protetora. As disposições sociais, envolvendo muitas instituições (...), são investigadas segundo sua contribuição para a expansão e a garantia das liberdades

> substantivas dos indivíduos, vistos como agentes ativos de mudança, e não como recebedores passivos de benefícios.

O desenvolvimento da população cresce a medida em que esta tem acesso a oportunidade que possam gerar o seu crescimento, tanto social quanto econômico. O pleno acesso das pessoas às diferentes atividades, dá a elas a chance de progredir, de aprender coisas novas, e com isso estimularem suas capacidades pessoais, gerando resultados no grupo ao todo.

A idéia de Amarthya Sen de desenvolvimento como uma forma de liberdade mostra a forma como as pessoas que tem mais acessibilidade a diferentes oportunidades possuem maior liberdade para poderem se desenvolver. Como será trabalhado no próximo subcapítulo, a acessibilidade e a mobilidade interferem bastante neste processo de liberdade, e o sistema de transporte de uma cidade influencia muito nesta questão.

2.2.2 Liberdade com Mobilidade e Acessibilidade

O direito a mobilidade e a acessibilidade dá aos cidadãos a escolha de buscar trabalho, de terem lazer (estimulando os serviços), de poderem ir ao médico, dentre outras coisas. Então, o sistema de transporte influencia diretamente na liberdade das pessoas, e a privação desta provoca a subdesenvolvimento da população, privando-a das suas atividades básicas.

No seu livro, Sen identifica 5 tipos de liberdade: 1) Liberdades políticas; 2) Facilidades Econômicas; 3) Oportunidades sociais; 4) Garantias de transparência; 5) Segurança protetora.

Segundo Sen (2000, p.25):

> Cada uma desses tipos distintos de direitos e oportunidades ajuda a promover a capacidade geral de uma pessoa. Eles podem ainda atuar completando-se mutuamente. As políticas públicas visando ao aumento das capacidades humanas e das liberdades substantivas em geral podem funcionar por meio da promoção dessas liberdades distintas, mas inter-relacionadas.

A necessidade do acesso das pessoas as atividades é imprescindível, e por isso, um sistema de transporte deve ter uma funcionalidade eficiente para poder atender a toda a população, permitindo o pleno uso para a realização de suas atividades particulares. No caso da população de menor renda isso é ainda mais importante. Afinal, de que adianta se o governo prover um sistema de saúde gratuita se muitos cidadãos não terão como se locomoverem aos postos médicos por falta de acesso ao transporte? Ou se novas vagas de emprego surgirem, mas as famílias não tiverem condições de pagar o transporte para irem as entrevistas?

O uso do sistema público de transporte vai muito além de apenas uma questão econômica. É também uma questão social. É o direito que todos os cidadãos tem de ir e vir aos lugares, tendo plena acessibilidade e mobilidade, tendo a oportunidade de desenvolver suas atividades e de ter acesso a novas chances de inserção e crescimento social.

3 TRANSPORTE PRIVADO VERSUS TRANSPORTE PÚBLICO

O aumento do uso dos automóveis privados é um problema no mundo todo atualmente. O crescimento das cidades tem estimulado as pessoas a possuírem carros próprios para poderem se locomover com maior facilidade. Durante os últimos 50 anos, o número de automóveis no mundo passou de 50 milhões para 450 milhões[3]. Esse aumento acelerado traz consequências graves para o mundo, principalmente sobre a questão ecológica.

Alguns mecanismos desincentivam as pessoas a deixarem de utilizar o sistema de transporte público, e começarem a usar os carros. A responsabilidade do Setor Público nessa "troca" está presente, desde que muitos dos fatores podem ser resolvidos através de políticas de transporte que tragam de volta os usuários aos serviço público de transporte.

Dentre esses mecanismos de desincentivos, a má qualidade do sistema é algo que influencia bastante na escolha dos usuários. O conceito de transporte público que adeque as necessidades da população é descrito em Gomide (2006), tendo como vertentes principais:

> − A regularidade e continuidade significam que o serviço deve ser prestado sem interrupção – salvo em situações de emergência ou após prévio aviso por razões de ordem técnica ou inadimplência do usuário.
>
> − A atualidade compreende que o serviço deve ser prestado dentro da modernidade das técnicas, do equipamento e das instalações, bem como buscar continuamente a sua melhoria e expansão.
>
> − A generalidade denota que os serviços devem estar disponíveis ao maior número possível de usuários.
>
> − A cortesia impõe a necessidade do tratamento respeitoso ao usuário.
>
> − A segurança compreende a prestação dos serviços isenta de riscos para usuários e terceiros.
>
> − A eficiência pode ser entendida no seu sentido econômico, ou seja, que os serviços devem ser operados com o melhor uso possível dos recursos disponíveis, dada a tecnologia em curso, e sob o menor custo unitário de operação, mantendo a sua qualidade, *i.e.*, que satisfaça as necessidades dos usuários.
>
> − Por fim, as tarifas devem ser compatíveis com a renda do usuário, ou seja, se-
> rem módicas e baratas.

---

[3] Fonte: Millennium Cities Database (http://www.uitp.org/)

Os mecanismos de desincentivos que podem ser observados após a leitura deste conceito estão: Baixa qualidade, violência, falta de infraestrutura do sistema, má disposição dos pontos de onibus e o alto valor da passagem.

Isso mostra que antes de os usuários que deixaram o sistema voltem a utilizá-lo, eles devem ser cobertos de uma estrutura que os incentivem a utilizar o transporte público ao invés do carro próprio, e o mesmo acontece com os que não tem condições de pagar pela tarifa, no momento em que uma política de transporte é eficiente, ela fará com que esses usuários possam arcar com os custos da tarifa, afinal, o sistema de transporte público deve agir como fator de inclusão e desenvolvimento, e não como uma barreira à inclusão social.

3.1 A MOBILIDADE URBANA NO BRASIL

No Brasil, o transporte público tem o sistema de ônibus como o seu principal meio de locomoção. Algumas cidades, como São Paulo, Rio de Janeiro e Recife tem linhas de metrô que funcionam como um meio de transporte aditivo ao sistema de ônibus, colaborando para a diminuição do congestionamento e redução dos acidentes de trânsito.

Desde a Constituição de 1988, o sistema de trens e metrôs tornou-se de responsabilidade Federal, enquanto os ônibus tornaram-se de âmbito municipal, ou seja, cada prefeitura é responsável pela administração do sistema da sua cidade.

As altas tarifas cobradas pelas empresas de ônibus em cada cidade tem gerado um problema de mobilidade em geral, pois boa parte da população não possui condições de pagar pelo valor cobrado. A redução da mobilidade tem sido um problema crescente no Brasil, e a alta tarifa dos ônibus tem forte implicação nisso. Essa colocação está descrita no trecho abaixo:

> a mobilidade da população pobre nas grandes cidades brasileiras, medida pelo número médio de deslocamentos diários por pessoa é muito baixa, indicando sérios problemas de acesso ao trabalho e as oportunidades de emprego, as atividades de lazer e aos equipamentos

> sociais básicos. As precárias condições de mobilidade se colocam como obstáculos à superação da pobreza e da exclusão social para cerca de 45% da população urbana brasileira que tem renda mensal inferior a 3 salários mínimos. (GOMIDE; MORALES; BERTOTTO, 2006, p.22)

Isso significa que muitas pessoas deixam de realizar atividades básicas, como o lazer, ou mesmo deixam de procurar emprego por não terem dinheiro para o transporte.

O gráfico abaixo retrata a redução do número de passageiros do uso do sistema de ônibus nas principais capitais do País:

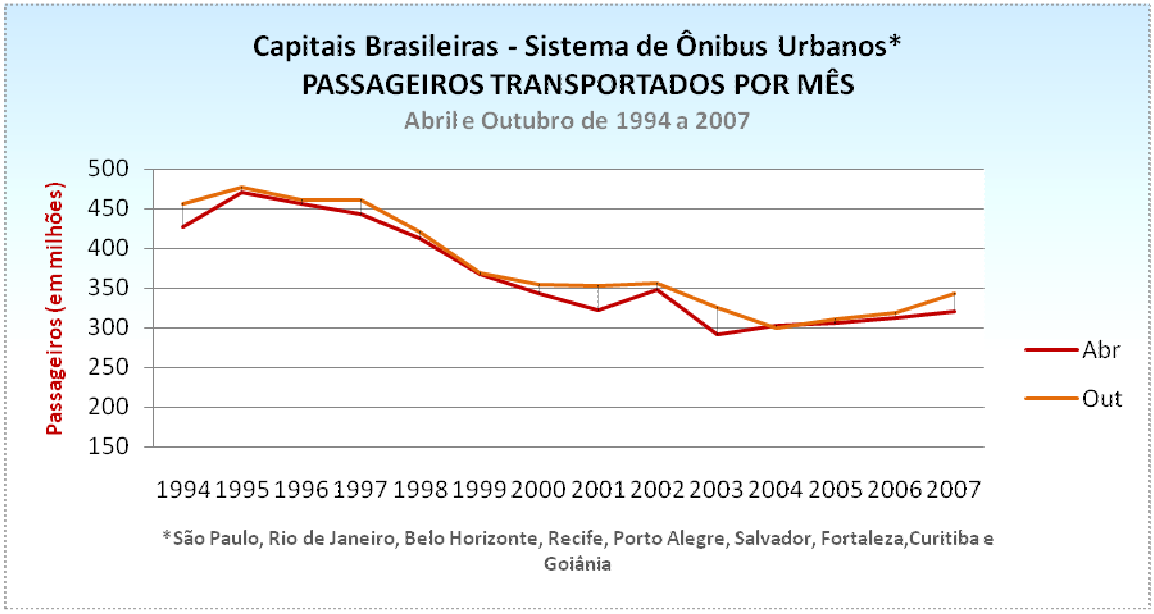

Gráfico 1 – Capitais brasileiras – Sistema de ônibus urbanos

Fonte: Anuário ANTP 2007/2008

O valor da tarifa é calculado dividindo-se a soma dos custos pelo IPK (Índice de Passageiros por Quilômetro). Significa, em outras palavras, a média de passageiros transportados pelos ônibus de uma cidade, a cada quilômetro rodado. Para sabermos o custo estimado do serviço, seja numa cidade, numa linha ou conjunto delas, basta dividir o custo do quilômetro rodado pelo número de passageiros por quilômetro (IPK). Desse modo, quando a planilha tarifária não é observada, o transporte público, inevitavelmente, perde qualidade, fato que vem ocorrendo ao longo dos anos.

O gráfico abaixo mostra a queda do valor do IPK nos últimos anos nas principais capitais brasileiras:

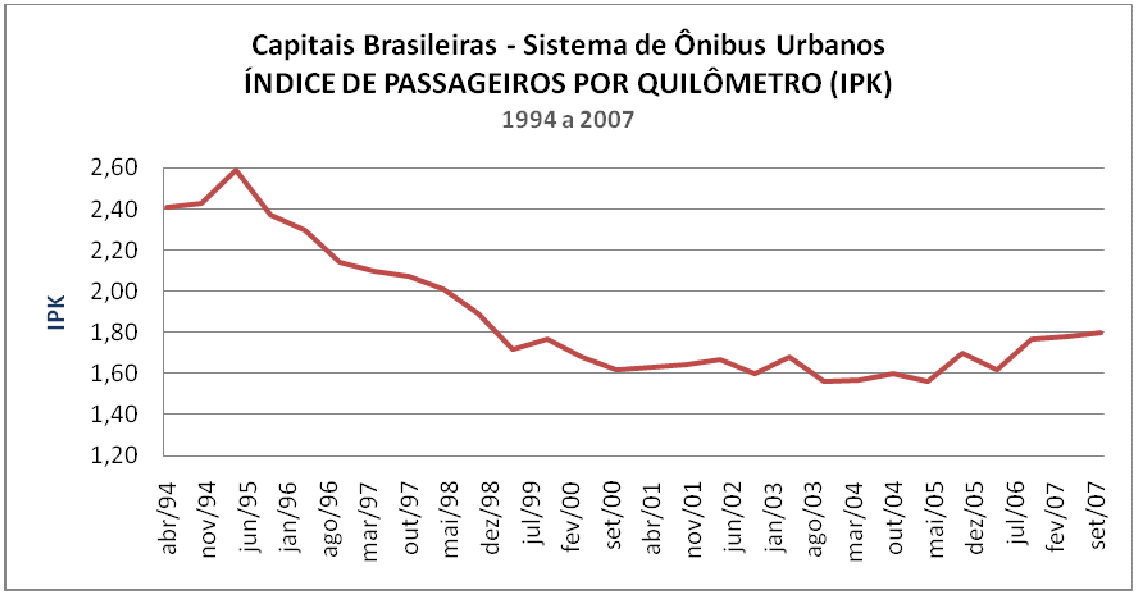

Gráfico 2 - Capitais brasileiras – Sistema de ônibus urbanos Fonte: Anuário ANTP 2007/2008[4]

Essa redução no valor do IPK explica o aumento do valor das tarifas, pois a diminuição do número de passageiros por quilômetro rodado faz com que o rendimento das empresas de ônibus caia, e com isso, aliado ao aumento do custo do combustível, o valor do preço das tarifas acaba tendo uma tendência a se elevar.

A crise do sistema de transportes no Brasil tem se agravado ao longo dos anos. Em algumas cidades brasileiras esse problema não é tão agravante por elas apresentarem diferentes formas de transportes, como os ônibus, o metrô, e até mesmo um sistema de ciclovia bem construído.

Em Salvador a crise do sistema de transporte é bastante agravante, pois a cidade possui um meio de transporte público que atende a toda a cidade, os ônibus.

3.2 O CASO DE SALVADOR

[4] Gráfico adaptado pelo autor

Salvador é uma das maiores cidades do país, com aproximadamente três milhões de habitantes, ela ocupa a posição de terceira maior cidade em população do Brasil.

Uma cidade com tanta dimensão, e uma economia que vem se desenvolvendo cada vez mais ao longo dos anos, deve ter uma infraestrutura preparada para a sua evolução social e econômica. E o que o papel dos transportes interfere nisso?

O sistema de transportes de uma cidade, como dito no começo do trabalho, tem a função de promover a locomoção da sua população, oferendo a elas o seu direito de ir e vir. Com isso, a economia evolui e a sociedade também.

Porém, Salvador tem enfrentado problemas sérios devido a ineficiência do seu sistema de transportes, que conta somente com uma pequena frota de ônibus para atender a toda a população.

O sistema de transportes em Salvador é dotado de apenas um meio de locomoção que atende a toda a população que são os ônibus. Os ônibus são administrados por empresas privadas, que são responsáveis pela manutenção do sistema, pela promoção da qualidade do serviço, e também pela determinação da tarifa (que sofre regulamentação da Prefeitura de Salvador).

O rendimento do sistema é proveniente do valor das tarifas pagas pelos usuários do sistema, o que implica que uma diminuição da quantidade de passageiros está instríseca à um consequente aumento do valor da passagem.

A diminuição crescente do número de usuários do sistema tem gerado também uma perda do rendimento das empresas, e com isso menor investimento na frota da cidade.

O último reajuste de tarifas em Salvador ocorreu em janeiro de 2009, aumentando o valor para R$2,20 por passageiro, tornando a tarifa de Salvador uma das mais caras entre as capitais brasileiras.

Com uma tarifa de ônibus de atualmente R$2,20, muitas pessoas deixaram de utilizar os ônibus da cidade, e passaram a se locomover através de bicicletas ou mesmo a pé. Isso porque simplesmente, essas pessoas não tem mais condições de sustentarem este valor

cobrado atualmente, então tem que procurar meios alternativos para poderem ir aos lugares que desejam.

De acordo com dados retirados página da SETPS[5] (Sindicato das Empresas de Transporte Publico em Salvador) do ano de 1998 até 2006, o valor da passagem das tarifas subiu cerca de 140%, passando de R$0,70 a R$1,70. Neste mesmo período, a quantidade de uso mensal dos ônibus caiu por cerca de 41.300.000 para 37.700.000, ou seja, houve uma queda da utilização mensal nos ônibus da Cidade de Salvador de cerca de quatro milhões.

Graficamente, podemos verificar essa informação:

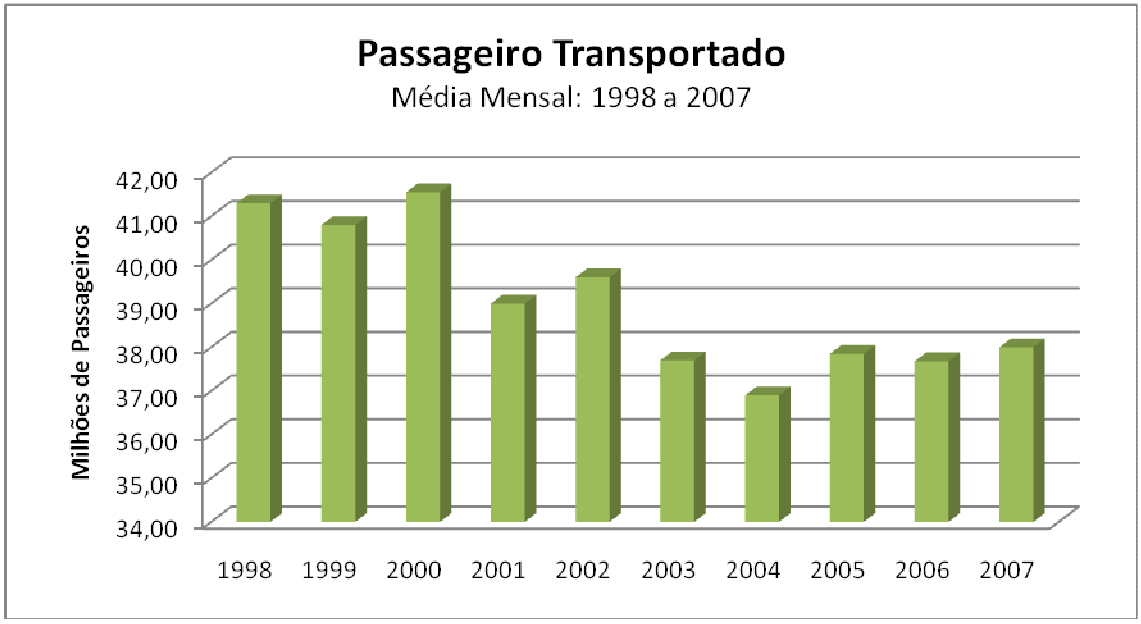

Gráfico 3: Passageiro transportado – Média Mensal: 1998 a 2007

Fonte: SETIN/STP

Esta redução acentuada da utilização mensal é devido ao fato de que boa parte da população não tem tido condições de pagar para poder utilizar do serviço de transporte, tendo que passar a locomover-se através de transportes ilegais, de bicicleta ou mesmo a pé.

Parte das pessoas que utilizavam os transportes públicos em Salvador, deixam de utilizar este meio de transporte devido à baixa qualidade que esses serviços oferecem, como superlotação dos ônibus, e principalmente pela falta de segurança. As pessoas que

[5] Dados disponíveis em: www.setps.com.br

possuem melhores condições, podem comprar automóveis próprios e deixarem de usar os ônibus. Mas boa parte deste total de passageiros que deixou de utilizar o sistema de ônibus, o fez porque não pôde mais pagar pela tarifa.

Uma redução das tarifas é algo desejável para que haja um maior impulso e estímulo ao uso dos ônibus em Salvador. Porém, é algo difícil de acontecer, já que todo o rendimento que as empresas de ônibus recebem vem através das tarifas pagas pelos próprios usuários. Ou seja, um aumento no preço dos combustíveis, dos insumos, ou mesmo uma diminuição do número de usuários, provoca a diminuição do rendimento líquido, provocando uma tendência de aumento da tarifa.

Os problemas do sistema de ônibus são como uma "bola de neve", quando a tarifa sobe, mais pessoas deixam de utilizar os ônibus, e com isso, a tarifa acaba por subir mais ainda. O trecho abaixo refere-se ao texto "Proposta de Barateamento das Tarifas", e explica como acontece esse círculo vicioso:

> Esses serviços passam por profunda crise em decorrência da redução do número de usuários, da concorrência desleal do transporte informal, do aumento dos custos dos insumos acima da inflação, da elevada carga tributária, das gratuidades e descontos sem fontes externas de financiamento e, sobretudo, pela baixa produtividade das redes de transporte, cuja ineficiência é repassada para as tarifas, assim como todos os demais custos do sistema, diretos ou indiretos, que são arcados exclusivamente pelos usuários pagantes".. "Este quadro tem duas graves conseqüências. De um lado, um círculo vicioso que se acelera e se consolida na medida em que a queda do número de passageiros pagantes provoca o aumento das tarifas e este aumento expulsa mais gente do sistema, e de outro lado, a expulsão da parcela mais pobre da população do acesso aos serviços de transporte empurra essas pessoas para a exclusão social. (GOMIDE, MORALLES E BERTOTTO, 2006, p.5)

Uma política de transportes que estimulassem as pessoas a utilizarem o sistema de ônibus, seja através da melhoria da qualidade do sistema, seja através da diminuição da tarifa através de subsídios governamentais, traria uma maior rentabilidade ao sistema, e assim, a tarifa tenderia a baixar mais ainda.

Em pesquisa concluída pela Fundação Getúlio Vargas em 2006, indicou como ideal o valor da tarifa a ser cobrada em Salvador, um valor entre R$ 2,14 e R$ 2,21, o que

mostra que o valor de R$2,20 cobrado atualmente é suficiente para os empresários cobrirem os custos, mas é um valor elevado para boa parte dos soteropolitanos.

De acordo com o artigo 238 da Lei Orgânica de Salvador, o transporte coletivo deve ter uma tarifa condizente com o poder aquisitivo da população, e isso não é o que acontece atualmente.

Este trabalho tem interesse em tratar de políticas de transportes eficientes, que promovam o desenvolvimento do sistema de ônibus na Cidade de Salvador, estimulando o uso deste sistema, não somente pela população mais carente, mas tornando o sistema de ônibus um sistema de uso abrangente e preferencial por toda a população da cidade.

3.2.1 A Ineficiência do Sistema de Transporte – Planejamento Público e Operação Privada

A livre concorrência promovida pela desregulamentação tem sido improdutiva para o transporte urbano. Num mercado relativamente inelástico, a competição pelo mesmo passageiro gera condições de insegurança, com excesso de oferta em algumas vias que geram mais congestionamento, e do outro lado, uma falta de serviços nas outras áreas da cidade. A ineficiência do conjunto acaba resultando em queda da qualidade do serviço, aumento de tarifas ou subsídios à operação.

Esta figura, retrata como ocorre o fluxo gerado pela ineficiência do sistema de transporte público:[6]

---

[6] Figura disponível em: http://www.ntu.org.br/novosite/arquivos/AvaliacaoComparativa_web_semcapa.pdf

Figura 1: Consequências da ineficiência do transporte público

Fonte: NTU/2009

Devido a administração atual do sistema de ônibus em Salvador, que é gerenciada pelas empresas privadas, mas tem responsabilidade municipal, a ineficiência do sistema, é gerada por problemas vindos de ambos os setores: público e privado. A baixa produtividade, e a perda da mobilidade são dois aspectos que mais sofrem com essa administração.

No que tange o setor público, a falta de investimento em infraestrutura, (ressaltando: a má distribuição nos pontos de ônibus, atitudes ineficientes com relação à violência nos ônibus, entre outros), acabam por desestimular o uso dos ônibus pelas pessoas, e demonstram a falta de prioridade do governo municipal quando o assunto é transporte público aqui em Salvador.

Com relação as empresas privadas, os aumentos consecutivos do valor da passagem não somente estimulam as pessoas que possuem automóveis a deixarem de utilizar os

ônibus, como também excluem cada vez mais cidadãos ao uso deste meio de transporte devido a incapacidade de pagamento.

3.2.2 Resultados

Que o sistema atual de transportes em Salvador está caótico, isso não é mais novidade. A cidade está engarrafada, com muitos automóveis e uma disposição de transportes públicos que é insuficiente para a total demanda da população. Então, a mobilidade aqui se mostra em nível de decadência crescente, e um plano que promova a área de transportes na cidade se mostra mais do que necessário. E isso somente ocorrerá, se ambos os setores, público e privado, adotarem medidas para que haja um estímulo ao uso dos ônibus, não somente trazendo de volta aquela parcela da população que não podia mais pagar pela tarifa, como também tornando o sistema de ônibus um sistema prioritário mesmo para aqueles que possuem automóveis particulares.

Os passos para que aconteçam estas melhorias nos investimentos, devem vir de mobilizações devem partir de ambos os setores. No lado privado, inicialmente, deve haver um planejamento visando o aumento dos rendimentos e redução dos custos, para que sejam aplicados maiores investimentos nos veículos já existentes, e para a aferição de novos ônibus.

Com relação ao lado público, tanto a Prefeitura, quanto o Governo podem interferir na melhoria do sistema de transporte, não somente através de incentivos fiscais, como também com uma rearrumação urbana. As idéias propostas pelo autor serão trabalhadas no capítulo a seguir.

4 NOVAS PROPOSTAS DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE

Este trabalho tem como objetivo subsidiar a proposta de algumas políticas públicas visando a modernização regulatória e institucional do transporte público urbano em Salvador. Aqui, o transporte público vem apresentando um processo de declínio, com tarifas crescentes, queda da demanda e da oferta pelo serviço, falta de investimento em infraestrutura, entre outros problemas.

A regulação de alguns serviços e atividades se faz necessária quando o mercado, por suas livres forças, não consegue alcançar uma solução ótima do ponto de vista econômico e social. No caso do transporte público, essa falha de mercado se mostra através de alguns problemas, (como os monopólios naturais, a necessidade de coordenação e a disponibilidade de oferta), criando uma certa obrigação ao governo de intervir, seja através da provisão direta do serviço, seja através da regulação das atividades concedidas à iniciativa privada.

Com a regulação, o poder público pode intervir administrativamente, assegurando uma oferta estável do serviço. Essa intervenção pode se dar através do controle de preços, pela entrada e saída do mercado, pela quantidade, pelos padrões de desempenho, e também pela qualidade do bem ou do serviço ofertado. A regulação tem como objetivo principal o bem-estar do usuário, e uma melhor eficiência alocativa.

Os problemas que apresenta o sistema de ônibus de Salvador, levam a dois caminhos: seria um problema de gestão pelas empresas, ou um choque criado pelos monopólios naturais?

Os monopólios naturais ocorrem quando um certo mercado já não comporta a existência de mais outras empresas, devido à presença de expressivas economias de escala, ou seja, a competição acarretaria em uma duplicação da oferta, mantendo a demanda no mesmo nível, o que provoca o aumento dos custos médios de produção, e com isso, ineficiência econômica.

Do outro lado, o problema de gestão de mostra presente quando não há a promoção de economias de rede. Economias de rede são os efeitos provocados quando da entrada de um usuário adicional ou a criação de uma nova conexão melhora a utilidade para os demais usuários da rede. Quando os diferentes serviços são ofertados em uma mesma

área, e são coordenados e integrados de maneira eficiente, os custos são reduzidos, seja pela oferta dos serviços, seja pelos custos de transferência e de espera dos usuários.

O que se pode observar, é que, no caso do sistema de Salvador, a ineficiência da gestão na rede, sendo ressaltados as ineficiências em ofertas de determinadas linhas e má qualidade do serviço ofertado. A aplicabilidade de medidas eficientes para o desenvolvimento do sistema de ônibus na cidade é essencial agora. Os ônibus apresentam uma situação caótica, e o sistema de transportes de Salvador em geral está em péssimas condições.

A cidade possui como meios motorizados de locomoção, os ônibus, o trem (que atende uma parte mínima da cidade), e os veículos próprios, incluíndo carros e motos. O metrô até hoje ainda não foi concluído, e mesmo quando for, terá uma dimensão que não será suficiente para atender a demanda da população.

Isso significa que uma maior preocupação e dedicação aos ônibus é a melhor saída imediata para uma maior promoção da mobilidade e acessibilidade da população. Políticas que promovam a qualidade do uso do sistema, sua maior agrangência e a redução tarifária podem promover não somente a volta daquelas pessoas que não tinham condições de pagar pelo sistema, como também uma maior utilização do sistema de ônibus pelas pessoas que possuem carros próprios, reduzindo assim o congestionamento da Cidade, e a expansão da mobilidade, problemas que têm se tornado tão sérios em Salvador.

4.1 MEDIDAS ADMINISTRATIVAS E ECONÔMICAS

O sistema de ônibus em Salvador tem se tornado caótico devido a uma má gestão, e baixa rentabilidade, o que faz com que as empresas que administram o sistema tenham pouco interesse em investir na qualidade das suas frotas.

A atuação tanto do Governo Federal quanto da Prefeitura Municipal de Salvador são imprescindíveis para a alteração dos fatores que tem propiciado a perda da qualidade do sistema, como a superlotação dos ônibus, a alta tarifa cobrada, o envelhecimento das frotas, infraestrutura e planejamento do sistema, entre outros.

Uma política de transporte que incentive o uso dos ônibus na cidade, promove o desenvolvimento da sua população e consegue amenizar problemas crônicos como engarrafamentos e acidentes de trânsito. Principalmente, estimula a mobilidade urbana, problema grave sofrido atualmente pela população soteropolitana.

Esta monografia propõe alternativas viáveis para o aumento da mobilidade urbana, através de aumento de infraestrutura, e redução de tarifas, que podem ser conseguidas através de medidas tomadas pelas empresas privadas que gerenciam os ônibus da Cidade, e através de políticas de desenvolvimento do transporte trabalhadas pela Prefeitura, que através de investimentos próprios e de concessões conseguidas pelo Governo Federal, podem resultar no desenvolvimento do sistema e consecutivamente, no estímulo a mobilidade e acessibilidade em Salvador. As propostas trabalhadas pelo autor, procuram estimular o aumento da demanda pelos ônibus, e serão apresentadas nos parágrafos seguintes.

4.1.1 Políticas Públicas

4.1.1.1 Medidas Tributárias

Em primeira proposta, é necessário maior investimento no sistema de ônibus da cidade. Isso pode ser possível, através de um maior repasse da CIDE – Combustíveis, arrecadado pelo Governo Federal, para os municípios[7]. A CIDE é a Contribuição sobre Intervenção no Domínio Econômico criada, e é cobrada sobre a importação e a comercialização de petróleo e seus derivados, gás e álcool etílico.

Esta arrecadação seria para investir no transporte público da cidade. Segundo dados da receita federal, no ano de 2007, o Governo arrecadou cerca de 8 bilhões de reais com este tributo, tendo repassado para a Bahia (estado e município), um total de aproximadamente 120 milhões de reais, ou seja, apenas 1,5% do valor da arrecadação total, e para o município de Salvador, o valor do repasse foi de 31 milhões[8].

---

[7] Dados disponíveis em www.receita.gov.br

[8] Ver tabela em: http://www.transportes.gov.br/ProPro/CIDE/RepasseCIDE_2004_2009jul.pdf

A maior arrecadação do CIDE pela capital baiana, (e também pelas outras capitais), trariam maiores recursos para investimentos em infraestrutura para o sistema de transporte, como a construção de mais vias exclusivas, mais pontos de ônibus em lugares distantes, investimento em segurança e qualidade do transporte.

Há a necessidade da diminuição do uso dos carros. Essa questão é não somente social, mas também ecologicamente correta. Nas grandes cidades, geralmente os usuários de automóveis se deslocam sozinhos, enquanto um ônibus tem a capacidade de suportar cerca de 50 usuários. A diminuição do uso dos automóveis, provocaria a redução dos longos congestionamentos, problema recorrente nas principais brasileiras. Além disso, contribuiria para a diminuição do CO^2 na atmosfera. Uma política que desestimule os proprietários de automóveis a usá-los diariamente, também contribui para o uso maior dos ônibus.

Essa política poderia vir através da desoneração tributária do Governo sobre o óleo diesel, e uma revisão dos impostos cobrados sobre o sistema de transporte público, devendo ser transferido este ônus para os combustíveis utilizados pelos carros particulares, o que provocaria um aumento no preço da gasolina, tornando o uso dos ônibus uma medida mais atrativa financeiramente.

O gráfico abaixo mostra o aumento do custo do óleo diesel nas tarifas de ônibus:

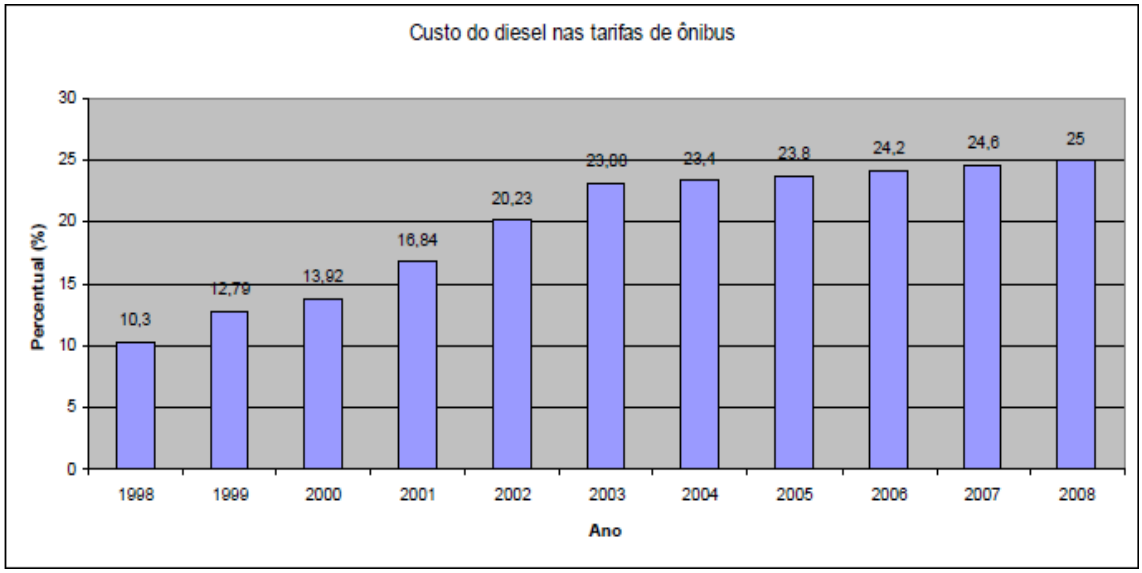

Gráfico 4: Custo do diesel nas tarifas de ônibus Fonte: NTU2009

Atualmente a alíquota sobre o óleo diesel é de R$0,07 e de R$0,23 por litro de gasolina.

No Brasil, o setor de transporte coletivo urbano transfere seus recursos para a sociedade, através do pagamento de tributos. Cerca de 30% do valor da tarifa vem dos tributos pagos pelas empresas, que as repassam, onerando a sociedade, sendo aplicada diretamente a parte mais pobre da população, que é quem mais utiliza o sistema. A tabela abaixo mostra o valor dos impostos pagos pelo sistema, que se converte para a sociedade através do aumento da tarifa:

Tabela 1: Tributos Diretos

DIRETOS	
Tributos Federais (COFINS e PIS/PASEP)	3,65%
Tributos (ISS) e Taxas Municipais	8%
Encargos Sociais	10,28%

Fonte: NTU, 2009

Tabela 2: Tributos Indiretos

INDIRETOS (principais)	
ICMS sobre óleo diesel	4,5%
ICMS sobre veículos	1,2%
Cide e Pis/Cofins sobre óleo diesel	3,75%
Total	**31,38%**

Fonte: NTU, 2009

A redução dos tributos cobrados ao sistema de transporte, repassando esse custo ao transporte privado, colabora tanto com a redução do uso dos automóveis, melhorando o "caos urbano" dos engarrafamentos, como também proporciona a mudança de comportamento da sociedade, ao induzí-la a utilizar mais o sistema público de transporte.

4.1.1.2 Reordenamento Espacial Urbano dos Ônibus e Passe Único Diário

A revisão da quantidade de ônibus destinados a determinadas linhas é um fator essencial para o melhor rendimento do sistema, e para o aumento da acessibilidade das pessoas aos lugares. Enquanto algumas linhas têm excesso de ônibus, carecem de pontos, e linhas diversificadas, forçando as pessoas a pegarem 2 ou mais conduções para poderem chegar ao seu local de trabalho ou a outras localidades.

Há a necessidade de uma maior interação entre as localidades, a criação de corredores exclusivos que facilitem a indexação das linhas de ônibus. Bairros de classe baixa, e até mesmo classe alta, apresentam deficiências na quantidade de linhas de ônibus.

Um reordenamente espacial das linhas fariam com que as pessoas que moram nas zonas mais afastadas pudessem deixar de utilizar os automóveis e começassem a usar mais os ônibus. Algumas localidades, como o Horto Florestal e a Avenida Orlando Gomes, carecem de frequência de coletivos, o que deixa os moradores com dificuldade de

acesso a este transporte, estimulando indiretamente o uso dos automóveis, por ser, esta, a opção mais acessível.

Quanto maior a quantidade de usuários, maior a rentabilidade do sistema, e assim o preço das tarifas tende a cair, aumentando mais ainda a demanda dos ônibus pela população mais carente.

A implementação do passe único diário, surge em conjunto com a idéia de um reordenamento espacial. São Paulo, maior capital do País, já possui o sistema de bilhete único, que dá direito aos usuários de pagarem apenas uma tarifa durante o período de três horas, facilitando o uso do sistema, e a integração entre os meios de transporte. A cidade de Salvador atualmente possui uma política de integração entre as linhas, em que o usuário, a partir da primeira tarifa paga, registrado no Salvador Card, ele possui um período de 1 hora para utilizar outro veículo, pagando metade da tarifa. Apesar de ser um avanço, essa integração tarifária não reduz tão significativamente o valor do custo diário de alguns trabalhadores, que tem que pegar geralmente 4 ônibus por dia para ir e voltar dos seus respectivos trabalhos.

O melhor seria uma melhor integração entre as linhas, para que não fosse preciso que o cidadão utilizasse tantos veículos para se deslocar diariamente, e, que se fosse o caso de ele ter que pegar os coletivos, que ele não precisasse pagar por todas as viagens. Vale ressaltar que atualmente, Salvador adotou um sistema de integração entre as linhas, com um ônibus que liga um ponto a outro, em algumas localidades que antes não havia nenhuma ligação através de transporte público. Esta integração vem através dos “amarelinhos”, que são os microônibus que fazem essas ligações entre os pontos.

Com a maior integração entre as linhas, uma pessoa que acessa o ônibus deve pagar sua passagem, que lhe dará direito à chegar ao seu local de destino sem precisar pagar a tarifa a cada coletivo que utilizar. Com isso de vê necessária a construção de mais estações de transbordo, como a Estação Mussurunga e a Estação Pirajá.

4.1.1.3 Revisão das Gratuidades

Em Salvador, cerca de 30% da população possui o benefício da gratuidade, ou da meia-passagem[9]. Esses benefícios geram um ônus para as empresas de ônibus, que o repassam para a sociedade, através do aumento da tarifa.

O autor propõe duas alternativas para a resolução desta questão. A primeira seria a revisão das gratuidades para os estudantes de escolas particulares. As gratuidades ou meia-passagem são repassadas para os usuários que pagam passagem inteira, onerando mais ainda a tarifa. Assim, enquanto estudantes de escola particular pagam meia-passagem, os trabalhadores de menos condições financeiras vão perdendo aos poucos a direito de usufruir do transporte.

Outra proposta é a cobertura deste ônus gerado pela Instância do Poder Público responsável por esta concessão. No caso, a Prefeitura de Salvador arcaria com este custo.

Em conjunto com as outras propostas trabalhadas, o investimento no sistema de transporte seria maior, e com uma maior renda destinada a este, a cobertura destes custos poderiam ser pagas pelo Poder Público sem gerar altos déficits.

4.1.2 Atuação do Setor Privado

No âmbito privado, a concessão de reduções tarifárias, que seriam mais fáceis de serem liberadas se as políticas públicas tratadas anteriormente fossem postas em prática. Além disso, o investimento na infra-estrutura do sistema, como aquisição de novos ônibus e melhoria da qualidade dos automóveis tornaria o sistema mais atrativo.

Através das medidas públicas, seria viável a redução da tarifa pelas empresas de ônibus, seja por causa das isenções, como com a isenção fiscal sobre o óleo diesel e outros tributos, seja pelo aumento do faturamento através de uma maior utilização do sistema. Valendo ressaltar que as ações do setor privado vem como uma ação conjunta dependente das ações publicas.

---

[9] Fonte: http://www.setps.com.br/

Está clara a responsabilidade de ambos os setores sobre o funcionamento e a desenvolvimento do sistema ônibus. Essas medidas tornariam o sistema mais eficiente, trazendo para a capital baiana um sistema condizente ao que a cidade necessita, e tornando a mobilidade e acessibilidade plena uma realidade plausível.

Este trabalho propõe uma atuação pública juntamente com a operação privada. Esses setores trabalhando juntos, promovem uma melhora considerável no sistema de transporte, e além disso, contribuem para diminuir o problema da mobilidade urbana, reduzindo o grande fosso social existente no nosso País.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Após a exposição da situação de Salvador com relação ao transporte público, podemos entender mais sobre a crise de mobilidade que tem passado a população soteropolitana.

A compreensão de que uma mudança nesse quadro é imprescindível, e de que o desenvolvimento da mobilidade e da acessibilidade urbana para Salvador deverão vir

através da promoção de um sistema de transporte público que englobe toda a população, e não somente a parte que possui mais condições financeiras.

A importância dos conceitos trabalhados aqui, de mobilidade, e de acessibilidade, se incorporam na conjuntura econômica e social atual de Salvador, que tem um sistema de transporte ineficiente que promove exclusão e empurra para baixo o desenvolvimento da cidade.

A responsabilidade pública e privada na mudança deste quadro está presente, e é através das atitudes tomadas por estes setores que essa situação poderá ser revertida. Em Salvador, a mobilidade somente será promovida quando todos tiverem pleno acesso as suas atividades básicas, e é neste contexto em que a acessibilidade se encontra. Essa, apenas será possível, através de um trabalho de incentivo ao sistema de transporte público, seja através de melhorias de planejamento, seja através de redução de tarifas em conjuntos com a melhoria da qualidade do sistema. A mobilidade urbana somente crescerá através de uma promoção do sistema que permita a mobilidade, e, no caso de Salvador, será através do sistema único de transporte público, que é o sistema de ônibus da Cidade.

Claro que seria importante a construção de diferentes meios de transporte, principalmente o metrô, que deveria ligar todos os pontos da cidade, porém, o estudo do autor se foca nas medidas emergenciais que a cidade carece, e, um olhar mais aprofundado no sistema de ônibus é essencial neste momento em Salvador.

Há uma grande dificuldade em serem colocadas essas propostas para serem trabalhadas na prática. Porém, a responsabilidade de um trabalho científico está justamente em estudar os problemas e encontrar formas de solucioná-lo, e é isto o que o autor se propõe com o desenvolvimento desta monografia.

REFERÊNCIAS

AFFONSO, Nazareno Stanislau. **Muito além do automóvel**: por uma política nacional de mobilidade sustentável, 2000. Disponível em: www.ruaviva.org.br/biblioteca/index.html. Acesso em: 23/05/2009

ALEJO, Javier; CONT, Walter; HANCEVIC, Pedro; MARCHIONNI, Mariana; ESCUDERO, Walter Sosa; URBIZTONDO, Santiago. **Tarifa social en los sectores de infraestructura en la Argentina.** Buenos Aires: Editora Temas, 2008. 224p.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS. **Mobilidade urbana, cidadania e inclusão social.** Disponível em: www.ruaviva.org.br/biblioteca/index.html. Acesso em: 10/09/2009

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES URBANOS (NTU). **Desoneração dos custos das tarifas do transporte público urbano e de característica urbana.** Disponível em: http://www.ntu.org.br/novosite/arquivos/DesoneracaoCustosTarifasAbr2009.pdf Acesso em: 15/06/2009

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES URBANOS (NTU). **Anuário 2007/ 2008.** Disponível em: http://www.ntu.org.br/novosite/arquivos/anuario%20web.pdf. Acesso em: 29/10/2008

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES URBANOS (NTU). **Desempenho e qualidade nos sistemas de ônibus urbanos**. 2008. 44p. Disponível em: http://www.ntu.org.br/novosite/arquivos/Pesquisa%20desempenho.pdf. Acesso em: 15/04/2009

BENJÓ, Isaac. **Fundamentos da economia da regulação.** Rio de Janeiro: Editora Thex, 1999. 149p.

BORN, Liane Nunes; MOREIRA, Patrícia Maria Silva; SILVA, Rogério Carvalho **Planejamento urbano e mobilidade** – A relação entre deslocamento de pessoas e mercadorias e os aspectos sociais e econômicos do planejamento urbano. Disponível em: www.ruaviva.org.br/mobilidade/index.html. Acesso em: 15/05/2009

CARVALHO JUNIOR, César Valentim de Oliveira; BRUNI, Adriano Leal; PAIXÃO, Roberto Brazileiro; OLIVEIRA FILHO, Nivaldo Fernandes**. Uso da margem de contribuição em controladoria**: um estudo de caso em empresa de transporte urbano de passageiro; Disponível em: http://www.ead.fea.usp.br/semead/11semead/resultado/trabalhosPDF/389.pdf. Acesso em: 11/11/2008

GOMIDE, Alexandre de Ávila; MORALES, Carlos A.; BERTOTTO, Luiz Carlos. **Proposta de barateamento das tarifas do transporte público urbano**. 2006. Disponível em: http://www.ntu.org.br/novosite/arquivos/BarateamentoTarifas_SEMOB.pdf. Acesso em: 20/06/2009

GOMIDE, Alexandre de Ávila; LEITE, Sabrina Kauar; REBELO, Jorge. **Transporte público e pobreza urbana:** um índice de serviço adequado. Brasília, 2006. 49p. Disponível em: www.ipea.gov.br/pub/td/2006/td/1209.pdf. Acesso em: 16/09/2009

GOMIDE, Alexandre de Ávila; **Regulação e organização do transporte público urbano em cidade brasileiras:** estudos de caso. 2004. 37f. Disponível em: http://www.ipea.gov.br/pub/da/estudodecaso.pdf. Acesso em: 22/05/2009

HANSON, Susan; GIULIANO, Genevieve. **The geography of urban transportation**. 2004, 419p. Disponível em: (http://books.google.com.br/books?id=QLd86TyV3j4C&printsec=frontcover). Acesso em: 20/04/2009

IBGE. **Pesquisa de orçamento familiar.** 2002. Disponível em: http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/condicaodevida/pof/2002/pof2002.pdf. Acesso em: 10/08/2009

KEYNES, John Maynard. **A teoria geral do emprego, do juro e da moeda**. São Paulo, Ed. Atlas, 1992. 328p

LERNER, Jaime. **Avaliação comparativa das modalidades de transporte público urbano.** Julho/2009.
Disponível em:
http://www.ntu.org.br/novosite/arquivos/AvaliacaoComparativa_web_semcapa.pdf.
Acesso: 12/05/2009

LIMA, Ieda Maria de Oliveira**. Transporte urbano de passageiros:** a tarifa como fonte de recursos. Rio de Janeiro: IPEA, 1992. 17 p.

LIMA, Ieda Maria de Oliveira; PANARIELLO, Lucia Manalti; ARRUDA, Rosicle Batista de. **Atuação do governo federal no transporte urbano:** porque é necessária. Brasília (DF): IPEA, 1991.

MARTINS, Monalisa Flávia Santos. **As múltiplas facetas da problemática da mobilidade urbana:** o caso de Salvador. Trabalho de conclusão de curso (Graduação) - Faculdade de Ciências Econômicas, UFBA. Salvador, 2007.

PAES-MACHADO, Eduardo; LEVENSTEIN, Charles. **Assaltante a bordo:** violência, insegurança e saúde no trabalho em transporte coletivo de Salvador. 2002. Disponível em: http://www.scielo.br/pdf/csp/v18n5/10994.pdf. Acesso em: 12/03/2009

PEREIRA, Maria das Graças Araújo. **Orçamento e família:** a evolução dos custos com transporte público e a renda. Uma análise econômica do município de Salvador no período de 2002 à 2007. Trabalho de conclusão de curso (Graduação) - Faculdade de Ciências Econômicas, UFBA, Salvador, 2008.

PERNAMBUCO. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. **Política nacional de transportes públicos.** Recife, 2004. Disponível em: http://www.emtu.pe.gov.br/downloads/recife-natal.ppt. Acesso em: 17/07/2009.

RIZZATO, Camilla; da SILVA, Mário Vinícius Costa. **É preciso avançar.** Informativo da associação nacional das empresas de transportes urbanos. 2007 *Disponível em:* www.ntu.org.br/novosite/arquivos/nturbano_121.pdf. Acesso em: 11/08/2009

ROCHA, Francisco Ulisses Santos. **Mobilidade a pé em Salvador.** 234 f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura). UFBA, Faculdade de Arquitetura. Salvador, 2003.

SAMPAIO, Breno Ramos; NETO, Oswaldo Lima; SAMPAIO, Yoni. **Eficiência na gestão do transporte público**: lições para o planejamento institucional. 2006 Disponível em: www.ipea.gov.br/sites/000/2/ppp/pdf/ppp29.pdf. Acesso em: 12/02/2009

SEN, Amartya Kumar. **Desenvolvimento como liberdade**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000. 409p.

SILVA, João Oliveira Correia da**. Amartya Sen, Desenvolvimento como Liberdade.** 75f. Tese (Doutorado em Economia). Faculdade do Porto, Lisboa. (Disponível em: http://www.fep.up.pt/docentes/joao/material/desenv_liberdade.pdf). Acesso em: 16/06/2009

SOARES JÚNIOR, José Dos Anjos. **Mobilidade urbana e inclusão social:** novos fundamentos para uma política urbana integradora. Trabalho de conclusão de curso (Graduação). Faculdade de Ciências Econômicas, UFBA, Salvador, 2005.

TOYOSHIMA, Sílvia; FERREIRA, Marcos José. **Encadeamentos do setor de transporte na economia brasileira**. 2002. Disponível em: www.ipea.gov.br/sites/000/2/ppp/pdf/ppp25.pdf. Acesso em: 17/05/2009

TRANSPORTATION STATISTICS ANNUAL REPORT. 1997. Washington (D.C.): US Department of Transportation. 306p. Disponível em: http://www.bts.gov/publications/transportation_statistics_annual_report/1997/pdf/report.pdf. Acesso em: 18/07/2009

VALE, Manoel Alves do. **Ação administrativa em defesa do desenvolvimento dos transportes**. Rio de Janeiro: Ministério dos Transportes, 1971. 124p