
CONSIDERAÇÕES SOBRE O PROBUS - UBERLÂNDIA - MG

Denise Labrea Ferreira
Prof. Ms. do Dep. de Geografia - UFU

Elisangela Aparecida Machado da Silva
Geógrafa Mestranda - UnB

RESUMO: *O PROBUS - Programa de Transporte Público por ÔNIBUS - foi a alternativa encontrada em 1988, pelo órgão de gerência em transporte local para minimizar a curto e médio prazo os problemas no serviço. As medidas deste programa visaram a racionalização do serviço e a melhoria das condições de tráfego nos pontos críticos, com rápida implementação e baixo custo.*

Palavras chaves: *transporte coletivo, programa de transporte por ônibus*

INTRODUÇÃO

O desenvolvimento econômico da cidade de Uberlândia, cidade situada na região do Triângulo de Minas Gerais, direcionou-se para atender as atividades comerciais atacadistas, industriais e agropecuárias, fato que incentivou a migração.

A migração ocasionou a expansão da malha urbana, devido a oferta de residência para os migrantes. A expansão da cidade sem planejamento proporcionou desequilíbrio entre usuários, serviço de transporte e estrutura urbana.

Nos anos 80, com a intensificação dos problemas urbanos e, conseqüentemente, com os serviços de transportes, estimulou-se o desenvolvimento de um programa de transporte o PROBUS - Programa de Transporte Público por ônibus.

Este programa foi desenvolvido em conjunto com a EBTU - Empresa Brasileira de Transporte Urbano e Secretária de Transportes de Minas Gerais.

Porém, ao longo do tempo, esse programa sofreu modificações, algumas

vezes por ação reivindicatória da comunidade, outras pela ocupação de novos espaços urbanos na periferia do município e também, por ação clientelista de iniciativa da população ligada aos setores de decisões políticas.

Evidentemente, essas modificações da estrutura de transporte vieram com o tempo revelar uma realidade afastada do desejado, inicialmente.

Tal situação conduziu a um atendimento desequilibrado à população usuária deste serviço, com custos incompatíveis com a renda dos usuários de baixa renda, falta de confiabilidade e o onerante e estressante transbordo realizado para alcançar seu destino. Essas deficiências no sistema de transporte tornou necessária a proposição de novas medidas que viessem substituir o PROBUS.

OBJETIVOS DO PROBUS

O PROBUS, alternativa encontrada pela Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes (SETTRAN-PMU), para minimizar a curto e médio prazo os problemas sofridos pelos usuários no serviço de transporte coletivo por ônibus. Com o

objetivo de propor medidas rápidas e implementar o programa, com baixo custo, para dinamizar o transporte urbano de Uberlândia. Estas medidas visaram a racionalização do transporte coletivo, a melhoria das condições de tráfego nos pontos críticos, como na área Central e a diminuição nos transbordos

“O PROBUS propõe a racionalização dos itinerários das linhas de transporte coletivo com a criação de corredores de transporte e também a reavaliação da oferta em relação a demanda do período.” (FERREIRA, 1997: 71)

A estrutura do sistema de transporte por ônibus, conforme o PROBUS, beneficiou os passageiros que necessitavam realizar transbordos. Pois as novas linhas diametrais ligaram a cidade de leste a oeste, de norte a sul, atendendo o embarque/desembarque para as zonas onde estão localizados os principais pontos de serviços, lazer, trabalho e moradia, como podemos perceber no MAPA 1.

Para a implantação do programa, foram realizadas pesquisas de origem/destino, de embarque/ desembarque, de catraca, de tempo de viagem, medição do itinerário pelo tacômetro, revisão dos pontos de parada e estudo das reivindicações da comunidade.

Esses procedimentos técnicos diagnosticaram a realidade do sistema de transporte e levaram a elaboração de uma nova política de transporte coletivo para o município, o qual vigora até a presente data (1996).

“Neste plano várias alternativas foram propostas, sendo a principal a integração do sistema de transporte por meio de terminais fechados, alternativa esta não implantada devido a escassez de recursos, definindo-se, portanto, pela diametralização na criação de linhas diametrais com o objetivo de redução do

número de transbordos e que permitiriam no futuro a proposta de integração.” (FERREIRA, 1994:71)

A diametralização constituiu-se em quatro linhas de ônibus: radial, diametral, circular e transversal.

- Os ônibus de linha **RADIAL** ligam um bairro à Área Central
- Os ônibus de linha **DIAMETRAL** ligam dois bairros entre si passando pela Área Central da cidade, mas servem parcialmente outros bairros.
- Os ônibus de linha **CIRCULAR** ligam vários bairros, passando ou não pela Área Central. No itinerários de ida servem alguns bairros e no itinerário de volta servem outros bairros.
- Os ônibus de linha **TRANSVERSAL** ligam um bairro a outro sem passar pela Área Central da cidade, porém servem parcialmente outros bairros, no decorrer de seu itinerários.

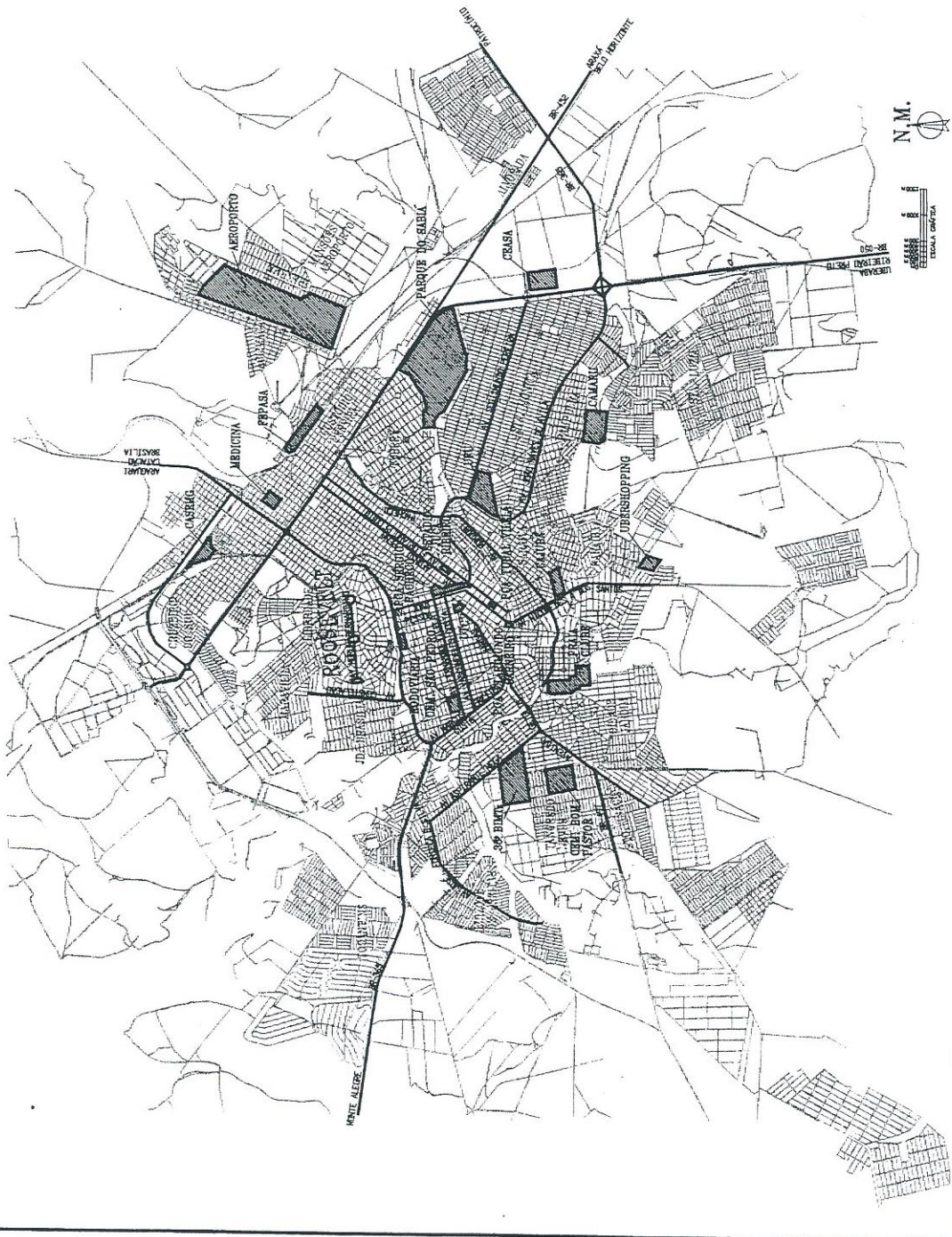
A implementação dessas medidas estruturais no sistema de transporte possibilitaram a criação de um sistema de fiscalização de transporte. O ingresso de mais uma empresa na prestação de serviços, a compatibilização de quadro de horário com as necessidades dos usuários e a criação da divisão de Trânsito e Transporte. Estes procedimentos são exemplos de medidas que levaram a concepção dos serviços de transporte estruturado com independência dentro da PMU, como objetivo de melhorar o atendimento desses serviços aos usuários.

Contudo, alguns objetivos do PROBUS, não foram alcançados, pois os problemas de tráfego na Área Central foram minimizados e não solucionados. Portanto, os problemas identificados nas pesquisas para a implantação do programa permaneceram e o atendimento das

UBERLÂNDIA

MAPA 1

ÁREAS ATENDIDAS PELAS
LINHAS DE ÔNIBUS DO
PROBUS - 1988



reivindicações de melhorias no serviço de transporte coletivo, pela população usuária, foi inexpressivo.

CARACTERÍSTICA DO SISTEMA DE TRANSPORTE POR ÔNIBUS EM UBERLÂNDIA

No ano de implementação do PROBUS, 1988, o sistema contava com 46 linhas de ônibus que atendiam os desejos de deslocamento dos usuários sem necessidade de realizar muitos transbordos, como ocorria anteriormente.

Segundo SILVA (1996:36) a quantidade de linhas de ônibus aumentaram de 46, em 1988, para 71 em 1994. Em 1993 o número de linhas que operavam no sistema chega a 77, número de linhas superior aos demais anos.

Esse fato mostra a preocupação do órgão de gerência em diminuir os transbordos, pois entre os anos de 1993 e 1994, diminuíram as linhas diametrais, aumentaram as linhas transversais, inseriu-se ao sistema de transporte uma linha de corujões e as linhas radiais permaneceram constantes.

Porém, o aumento do número de linhas durante os anos, também se explica, pela necessidade de atender a demanda de passageiros, dos novos bairros periféricos que foram abertos na cidade. E ainda se justifica pelo adensamento demográfico e espacial dos bairros já existentes, cuja população reivindica, a instalação de novas linhas de ônibus que as leve aos principais setores de serviços necessários às suas relações sociais.

O aumento do número de linhas como conseqüência da expansão horizontal da cidade, pode ser avaliada segundo uma visão espacial da cidade (MAPAS 2 e 3). A comparação entre os itinerários das linhas de ônibus de 1991 e 1994 retrata as

mudanças que foram feitas em função da expansão, surgimento e adensamento populacional nos bairros, em que a especulação imobiliária reflete-se negativamente na operação dos serviços de transporte que percorrem loteamentos sem habitantes. Este fato aumenta os custos dos transportes e o tempo gasto em deslocamentos pelos usuários.

DADOS OPERACIONAIS

O PROBUS, que propôs a diametralização do sistema, definiu-se que ao longo dos anos este teria a necessidade de ser monitorado e reestruturado para melhor atender a demanda populacional crescente e acompanhar a expansão horizontal da malha urbana.

Entretanto, a não monitoração e a falta de estudos mais detalhados sobre a realidade dos serviços de transporte almejado pelos usuários, contribuiu para a ineficiência do sistema de transporte, com lotação constante, linhas de pouco atendimento, não realização de viagens, que geraram a falta de confiabilidade ao sistema.

Aliados à falta de monitoração do programa estão as políticas clientelistas que interferem no planejamento do transporte coletivo de Uberlândia com o objetivo de atender um determinado grupo de pessoas.

A partir de 1990, a SETTRAN-PMU, apenas deu continuidade ao PROBUS, atendendo a oferta/demanda dos usuários. Contudo, as propostas não foram acompanhadas dos objetivos iniciais do programa. Por isso, o sistema se descaracterizou e a rede de transporte coletivo perdeu sua racionalidade. O sistema de transporte coletivo identificou-se, a partir de então, por um atendimento pontual e com baixo nível de qualidade.

Conforme TABELA 1, entre os anos de 1989 - 1991, em Uberlândia a quantidade

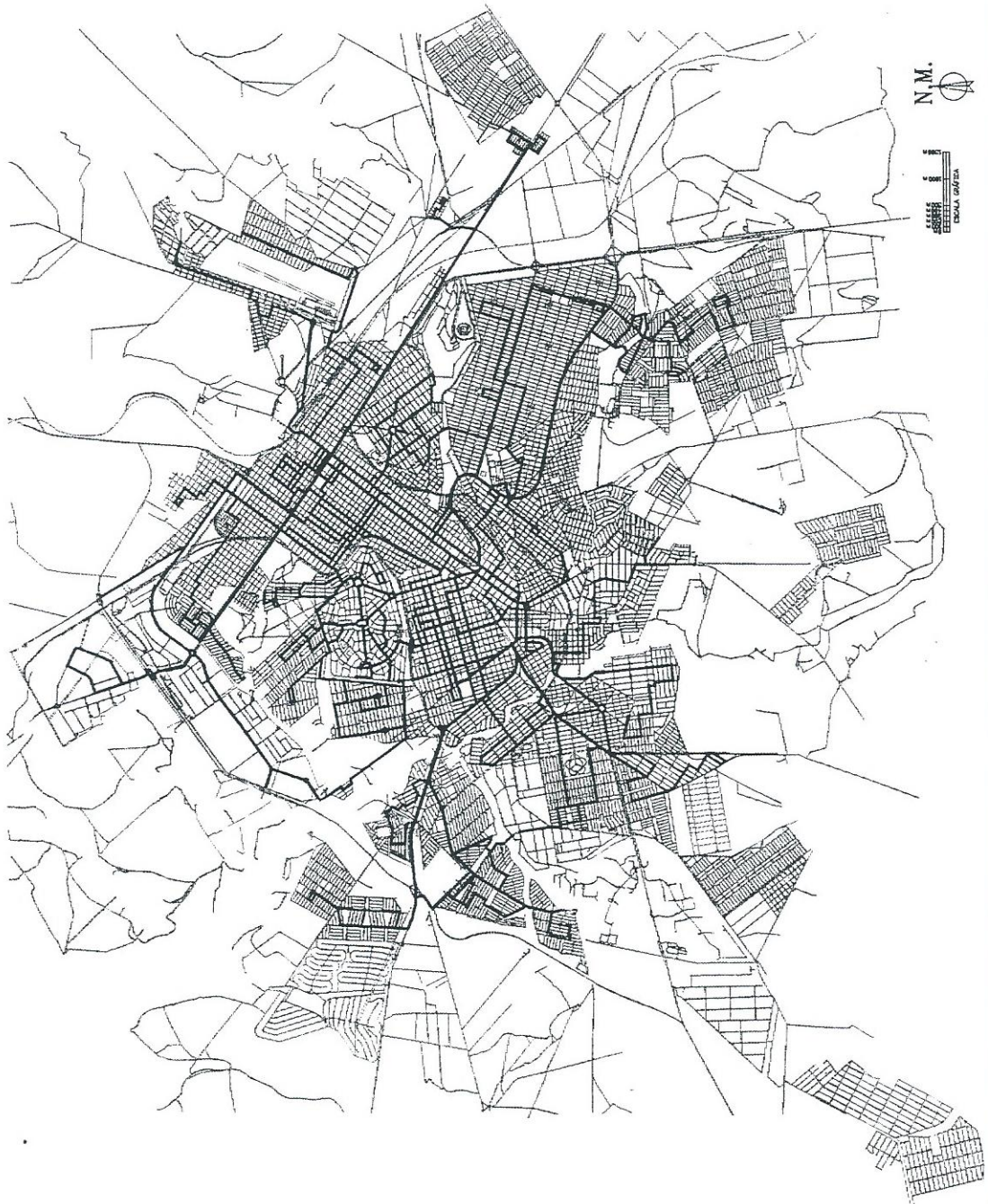
UBERLÂNDIA

MAPA 2

ITINERÁRIO DO TRANSPORTE
COLETIVO POR ÔNIBUS
1991

LEGENDA
— Itinerário

Fonte : DCE/UBERLÂNDIA-1988
Organização: Emanuel M. Machado da Silva
Desenho : Hamilton Quinto Silva

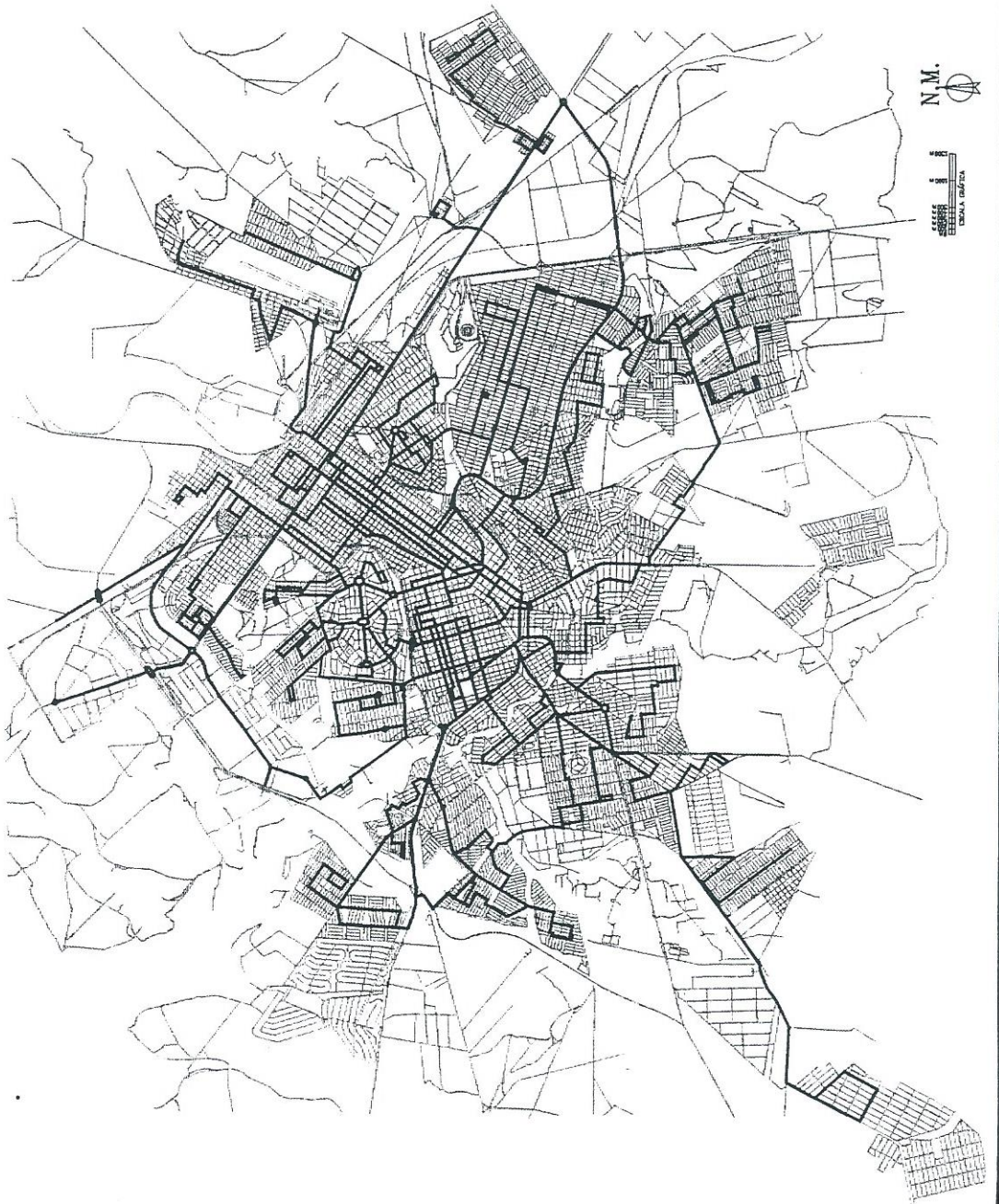


UBERLÂNDIA

MAPA 3

ITINERÁRIO DO TRANSPORTE
COLETIVO POR ÔNIBUS
1994

LEGENDA
— Itinerário



PROJ. : FUGI/UFPA - 1994
Organizador: Elvângela L. Machado de Brito
Desenho: I. Barreto/Quilino Brito

de veículos por mil habitantes elevou-se de 0,55 para 0,69, decrescendo insignificamente em 1995 para 0,63.

Em 1989, o sistema de transporte coletivo por ônibus conseguia realizar 0.42 viagens por mil habitantes. E entre os anos de 1989 e 1995 a quantidade de viagens que o sistema era capaz de oferecer variava entre 0.45 e 0.47, chegando ao ano de 1995 com 0.46.

Esses dados de viagens por habitantes significam que não houve um aumento na oferta de viagens aos usuários, e nem tampouco a demanda existente foi atendida.

Através do IPK (índice de passageiros por quilômetro), TABELA 1, a quantidade de

usuários por quilômetro percorrido diminui. Isto não significa que os ônibus estavam com menor lotação, possibilitando melhor conforto aos usuários, mas que o aumento e a extensão em quilômetros do sistema não conseguiu adequar o atendimento conforme a demanda, já que a quantidade de veículos por mil habitantes manteve-se quase que constante variando de 0.55 em 1989 para 0.63 em 1995.

Portanto, podemos concluir que as ações realizadas no sistema de transporte coletivo por ônibus, não relacionadas aos objetivos iniciais do PROBUS, desvinculadas de um projeto de ação global, não pode resultar em um sistema com nível de qualidade que contribuísse com ganhos qualitativos no serviço de transporte.

TABELA 1 - Comparativo de dados operacionais de transporte coletivo por ônibus de Uberlândia - 1989 a 1995

ANO	FROTA	DEMANDA	POPULAÇÃO	KM REALIZADA	IPK	VIAGENS/HAB	KM/1000HAB
1989	195	53544746	352211	11960184	4.48	0.42	93.03
1990	231	58875036	367599	14790329	3.98	0.45	113.32
1991	228	61254440	360557	16714115	3.72	0.47	125.16
1992	221	61069555	366711	18069341	3.38	0.46	135.00
1993	266	66160812	384000	20144803	3.28	0.47	143.73
1994	275	68842575	400000	21208042	3.25	0.47	145.26
1995	285	74936311	450000	22733131	3.30	0.46	138.41

FONTE: PMU/SETTRAN - 1996.

CONCLUSÃO

O PROBUS, que contemplaria o sistema de transporte coletivo por ônibus da cidade de Uberlândia ao longo de cinco anos, até que se implantasse o SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE (SIT), através de terminais fechados. Devido as varias ações pontuais que sofreu ao longo dos anos, após sua implantação, sem um projeto de monitoração, tem como conseqüência a desestruturação de todo o sistema de transporte coletivo com baixa qualidade nos serviços oferecidos aos usuários e a insatisfação dos usuários.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- FERREIRA, Denise Labrea. **Análise do Planejamento de Transporte Urbano em Uberlândia - MG.** Brasília: UnB/IAAU, 1994 (Dissertação, Mestrado).
- SILVA, Elisangela A. Machado da. **Uberlândia qualidade do Transporte Coletivo por Ônibus - 1990 a 1994 - Análise através dos Jornais locais.** Uberlândia: UFU/DEGEO, 1996. (Monografia).