



BRTs NO RIO DE JANEIRO: UMA ANÁLISE SOB A PERSPECTIVA DOS PRINCIPAIS *STAKEHOLDERS*

Richard William Campos Alexandre
Programa de Engenharia de Transportes – PET/COPPE/UFRJ
richardwilliam@gmail.com

Ronaldo Balassiano
Programa de Engenharia de Transportes – PET/COPPE/UFRJ
ronaldo@pet.coppe.ufrj.br

RESUMO

O artigo apresenta o resultado de uma pesquisa sobre BRTs realizada no Rio de Janeiro cujo objetivo era identificar o conhecimento dos entrevistados sobre os projetos de BRTs para a cidade. Inicialmente é apresentada uma revisão bibliográfica sobre BRT com as suas principais características e elementos. Em seguida, apresentam-se os *stakeholders* do sistema BRT e a metodologia da pesquisa. Através da Análise Descritiva (AD) é identificado o grau de conhecimento sobre BRTs de quatro grupo de entrevistados: Motoristas de Ônibus, Motoristas de Táxis, Usuário de Ônibus e Usuário de Carros. A análise identificou entre os entrevistados um baixo conhecimento dos sistemas do tipo BRT e seu potencial, o que pode produzir impactos negativos durante sua operação, além de dificultar uma potencial transferência modal.

ABSTRACTS

The article presents the results of a survey on the BRTs done in Rio de Janeiro whose goal was to identify the knowledge of those interviewed about the BRT projects for the city. The article begins by reviewing the literature on the BRT with its main characteristics and elements. Then it presents the stakeholders of the BRT system and the research methodology used. Through Descriptive Analysis (DA) the degree of knowledge about the BRT is identified by the four groups interviewed: Bus Drivers, Taxi Drivers, Bus Users and Car Owners. The survey showed that those interviewed have little knowledge of the BRT systems and their potential, which can produce negative impacts in reference to its operation and also hindering a potential modal shift.

PALAVRAS-CHAVE: BRT; planejamento; transporte; informação; marketing.

1. INTRODUÇÃO

Os deslocamentos são necessários para o desempenho de funções sociais e econômicas em qualquer sociedade. A qualidade de vida em centros urbanos tem sido motivo de preocupação para administradores, planejadores e para a população residente em geral. Dentro deste contexto, os serviços de transporte público exercem papel importante uma vez que determinam, sobretudo para aquela camada da sociedade de menor poder aquisitivo (e conseqüentemente com menor acesso ao uso do carro particular), o grau de acessibilidade disponível em seus deslocamentos diários. (BALASSIANO, 1998)

Para promover melhor acessibilidade entre centros urbanos, BALASSIANO (2008) destaca a existência de soluções criativas, de baixo custo e de rápida implementação como o BRT (*Bus Rapid Transit*).

Bus Rapid Transit ou BRT é um sistema de transporte por ônibus que opera em vias próprias e segregadas de forma rápida, segura e confortável, bilhetagem eletrônica e possui embarque e desembarque eficiente de passageiros nas estações (HENSHER e GOLOB, 2008). WRIGHT e HOOK (2007) afirmam que um sistema BRT custa de 4 a 20 vezes menos que VLT e de 10 a 100 vezes menos que sistema metroviário.

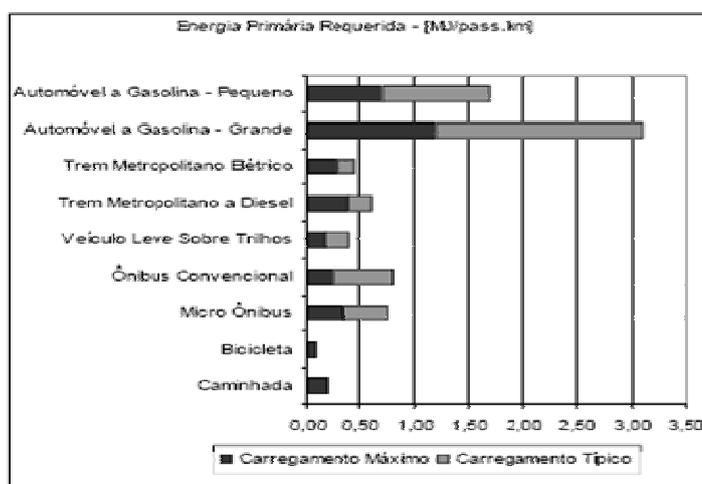
Trata-se de uma “nova modalidade” de transporte coletivo urbano, onde o ônibus opera com eficácia máxima. Pode-se traduzir essa sigla como “Sistema de Transporte Rápido”, “Sistema Rápido de Ônibus” ou ainda “Sistema Expresso de Ônibus”.

Tal afirmação pode ser ratificada ao se considerar o fator de eficiência energética. A Figura 1.1 apresenta o consumo de energia primária para alguns modos de transporte selecionados (Hughes, 1994). Observa-se a existência de dois extremos. Enquanto a bicicleta é o modo de transporte não motorizado¹ que apresenta o menor consumo de energia primária em MJ (Mega Joule) por passageiro-km, o automóvel é o modo que apresenta o maior consumo (tanto o veículo grande quanto o pequeno).

É importante destacar que em termos de consumo de energia primária, dentre os transportes públicos selecionados abaixo, o micro-ônibus e o ônibus convencional são aqueles que apresentam menor consumo comparados com os sistemas sobre trilhos (VLT, trem movido à diesel e trem alimentado por energia elétrica). Isso evidencia que os ônibus quando bem regulados e operados de forma correta, consomem menos energia e conseqüentemente poluem menos.

¹ Embora a bicicleta tradicional seja a não motorizada, dentre as inovações tecnológicas começam a existir bicicletas híbridas. Nestas também há o uso racional da energia pelo pouco impacto ambiental e pouco uso de fontes primárias de energia. Elas de modo geral representam excelente alternativa de transporte sustentável para os deslocamentos de menor distância ou para integração aos demais modos coletivos de transporte.

Figura 1.1: Consumo de energia primária por modo de transporte.



Fonte: Hughes (1994)

Como visto na figura 1.1, os sistemas sobre trilhos apresentam-se energeticamente mais eficientes, entretanto, os altos custos de investimentos, os ruídos e as limitações de movimentos em especial nas rampas e curvas, tornam o sistema sobre trilhos uma opção mais complexa.

O sistema rodoviário de ônibus pode ser considerado uma solução alternativa e eficiente para as grandes cidades por representar uma tecnologia de transporte de passageiros largamente utilizada mundialmente, ser capaz de operar com flexibilidade, seja em tráfego misto, faixas exclusivas e faixas segregadas (total ou parcialmente) e implicam menor custo de investimento. Destacam-se, aqui, as seguintes vantagens desta tecnologia:

- Pode operar diversos tipos de serviços como: seletivo, expresso, semi-expresso e convencional;
- Pode ser equipado com tecnologia de monitoramento em tempo real;
- A integração com os demais sistemas é facilitada;
- Tem flexibilidade de opções para propulsão (diesel, elétrico, hidrogênio, gasolina (mini-ônibus), gás natural e óleos vegetais);
- Contribui para a acessibilidade e mobilidade capilar nas ruas e aclives.

O Rio de Janeiro que se prepara para sediar os Jogos Olímpicos em 2016 e antes ainda deverá estar preparado para receber visitantes durante a Copa do Mundo FIFA de 2014 tem planejado alguns corredores de *BRT*.

Para atender a demanda de transporte durante os eventos esportivos mundiais, os governos federal, estadual e municipal, projetaram 20 corredores expressos e 4 corredores de *BRTs*. São eles:

Corredores de BRTs para o Rio de Janeiro

Nome	Ligação	Extensão (Km)	Nº Estações	Custo (R\$)	Nº Passageiros (Estimado)
TransCarioca	Barra da Tijuca - Aeroporto Internacional Tom Jobim	39	45	1,3 bilhão	400 mil
TransOeste	Barra da Tijuca - Santa Cruz - Campo Grande	56	53	800 milhões	220 mil
TransOlimpico	Recreio dos Bandeirantes - Deodoro	23	18	2,1 bilhões	N/I
TransBrasil	Centro da cidade - Deodoro	60	N/I	N/I	N/I

Fonte: Jornal O GLOBO 2010 e 2011

A mais adiantada obra viária da cidade é o BRT Transoeste. A abertura do túnel da Grota Funda, na zona oeste, em julho de 2010, marcou a inauguração do primeiro trecho de construção do corredor. As obras do Transcarioca foram iniciadas em março de 2011. Placas sobre os corredores estão espalhados nas regiões onde estão sendo executadas as obras.

Figura 1.2: Obras do BRT Transcarioca, iniciadas em março



Fonte: PCRJ (2011)

BALASSIANO (2009) considera que a denominação do sistema BRT não é suficientemente explícita para que os que não atuam na área de transportes, o usuário do transporte coletivo e os que utilizam seus carros em viagens diárias fiquem esclarecidos sobre o que se quer caracterizar.

Este artigo tem como objetivo apresentar o resultado de uma pesquisa para averiguar o conhecimento sobre os projetos de BRTs para a cidade do Rio de Janeiro feita com os principais *stakeholders* do referido sistema: Motoristas de Ônibus, Motoristas de Táxis, Usuário de Ônibus e Usuário de Carro.

Na seção seguinte, o trabalho apresenta as principais características do sistema “BRT”. A seção 3 enfoca a pesquisa de campo através da análise descritiva e os resultados obtidos. Finalmente, na seção 4 são apresentadas as principais conclusões do trabalho.

2. BRT “FULL”

O sistema de transporte de passageiros da cidade do Rio de Janeiro vem passando por uma ampla reestruturação que visa preparar o município para receber os grandes eventos esportivos previstos para 2014 e 2016 que são respectivamente a Copa do Mundo e os Jogos Olímpicos. Para dar conta da demanda das pessoas que circularão pela cidade, diversos projetos na área de transportes como, por exemplo, o BRT, VLT e Metrô estão sendo executados na cidade para dar maior fluidez e mobilidade urbana aos usuários do transporte público antes, durante e após estes eventos. Destes projetos acima elencados, o BRT é o foco central do presente artigo.

No Brasil, um sistema similar ao BRT começou a operar em 1965 na cidade de Curitiba. BALASSIANO (2009) afirma que este sistema tinha uma lógica muito simples: dar prioridade para o transporte coletivo (ônibus) nos principais corredores de tráfego e promover sua integração tanto com sistemas de transportes de menor capacidade (sistemas alimentadores) quanto com o processo de planejamento urbano. Segundo o autor, o resultado desta “ousada inovação” mostrou ao Brasil e ao mundo a possibilidade de se implantar um sistema de transporte público de qualidade a custos relativamente não muito elevados, associado a um ambiente urbano mais humano.

LERNER (2009) destaca que o sistema BRT possui uma série de vantagens em relação aos demais. O prazo de implantação é de 2,5 anos, enquanto o VLT requer 5 anos e o metrô demanda 9 anos. Ademais, considerando um corredor de 10 km para até 150 mil passageiros por dia, o investimento em BRT é de R\$ 111 milhões, em VLT, R\$ 404 milhões, e no sistema metroviário, R\$ 2,01 bilhões. O autor afirma que o BRT pode representar uma verdadeira “metronização” do ônibus.

BALASSIANO (2009) destaca que muitos consideram que veículos leves operando sobre trilhos (VLT ou “bondes modernos”), seriam mais eficientes em operações nas áreas urbanas. Do ponto de vista tecnológico, são realmente mais sofisticados. Porém o custo total de implantação seria o dobro, se comparado ao BRT e a capacidade de transporte não seria muito maior (25.000 passageiros por hora por sentido no caso do VLT contra cerca de 20.000 no caso do BRT). Entretanto, o autor ilustra que o sistema implantado na cidade de Bogotá atinge atualmente uma capacidade de transporte superior a 40.000 passageiros por hora e por sentido nos horários de pico.

Considerando o tempo de implantação, o autor afirma que um *BRT* é, cerca de 2/3 menor, quando comparado a um sistema metroviário e cerca da metade ao necessário para se implantar um sistema do tipo VLT ou “bondes modernos”. A questão dos custos e do tempo de implantação facilita a formação de parcerias do tipo público privada - PPP (menor investimento inicial aliado a um menor tempo de implantação), e desta forma esses sistemas têm sido adotados ou estão em fase de implantação em todos os continentes. Cabe ainda ressaltar a possibilidade de utilização de combustíveis alternativos no sistema *BRT* (gás natural, biocombustíveis, veículos híbridos, entre outras opções atualmente testadas de forma experimental).

HENSHER e GOLOB (2008) e BALASSIANO (2009) destacam as resumidamente as principais características do sistema BRT: vias/faixas exclusivas – segregadas; embarque em nível; pagamento antecipado; integração com sistema de menor capacidade; ônibus articulados – biarticulado (maior capacidade); serviços expressos;

número reduzido de interseções; sistema de monitoramento; bilhetagem eletrônica e; integração com o espaço urbano.

Dadas as características e a larga importância no Rio de Janeiro, julgou-se imperativo avaliar o grau de conhecimento dos usuários de ônibus e carro e motoristas de ônibus e táxis sobre o sistema BRT.

3. PESQUISA DE CAMPO

Esta seção caracteriza os stakeholders e os instrumentos de pesquisa adotados no levantamento (questionário e amostra), a metodologia de análise e a análise propriamente dita, compreendendo análise descritiva. A pesquisa ocorreu junto aos principais *stakeholders* do sistema BRT. São eles: Motoristas de ônibus e táxis e Usuários de ônibus e carro.

O questionário foi elaborado a partir do objetivo de se investigar o grau de conhecimento sobre o sistema BRT na cidade. Ao todo, foram confeccionadas 3 perguntas sobre o sistema BRT.

Além destas, outras 6 perguntas relativas às questões sócio-econômicas completaram o questionário: idade, sexo, escolaridade, posse de automóvel no domicílio, ocupação e faixa de renda salarial. Optou-se pelo procedimento amostral que leva em consideração a escolha aleatória para quatro estratos distintos, ou seja, para cada grupo pesquisado um estrato independente. Ao todo, foram aplicados 140 questionários, sendo 35 para cada um dos 4 grupos entre os dias 21 e 25 de março de 2011 nos bairros da Barra da Tijuca, Recreio e adjacências.

A análise dos dados tem caráter descritivo – comparativo – explicativo, tendo por objetivo responder as seguintes perguntas:

1. Qual é o grau de conhecimento sobre os projetos de BRT de cada um dos 4 grupos?
2. Qual é o grau de conhecimentos sobre BRT de cada um dos 4 grupos?
3. Eles utilizariam para seus deslocamentos?
4. Para os usuários de carro, há possibilidade de transferência modal?

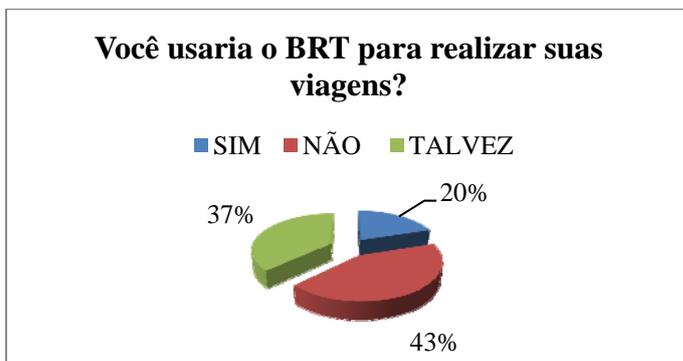
3.1. Resultado da Análise:

Apresentam-se, a seguir, os resultados de análise que abrange aspectos descritivos dos entrevistados e dos seus conhecimentos sobre BRT conforme apresentado no item anterior. Os produtos principais representam a caracterização socioeconômica e o conhecimento sobre BRT dos respondentes, apresentados por grupo, suas percepções declaradas em relação ao sistema BRT.

- a) **Motoristas de Táxis:** da amostra pesquisada, 51% tinham idade entre 25-49 anos e o restante, 49%, 50 anos ou mais. 89% eram do sexo masculino e 60% do total de entrevistados, declararam ter ensino médio. O restante, 23% tinham nível superior e 17% ensino primário. 49% tinham renda média entre 3 a 5 SM, 34% entre 5 – 10 SM e os demais, 17%, com renda até 3SM ou entre 10-15 SM. 74% disseram não possuir outro veículo além do táxi no domicílio.

Neste grupo, 77% dos taxistas entrevistados disseram não conhecer os projetos de BRTs para as Copas e Olimpíadas, 71% não sabiam o que é BRT. Comparando os dados, observa-se que um número maior de entrevistados não sabiam quais eram os projetos de BRT para a cidade, porém uma pequena parcela dentro daqueles que não sabiam dos projetos sabiam dizer o que é um BRT.

Figura 3.1 Motoristas de Táxi



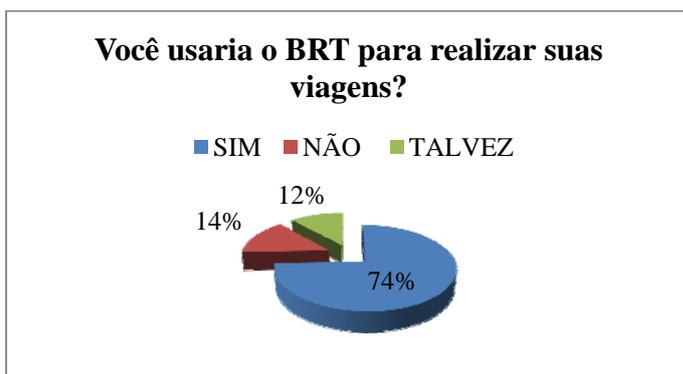
A figura 3.1 afirma que 43% não utilizariam o BRT de forma alguma para realizar seus deslocamentos, enquanto que 20% disseram que utilizariam sem problemas. Porém, 37% disseram que talvez, poderiam ou não utilizar o sistema para se locomoverem. Estes que apresentaram dúvida, podem ser chamados de grupo de trabalho, onde uma boa campanha de esclarecimento e “venda” das vantagens de se utilizar o BRT, podem fazê-los utilizar o referido transporte para alguns dos seus deslocamentos rotineiros.

- b) **Motoristas de Ônibus:** deste grupo, 74% tinham idade entre 25-49 anos e 26%, 50 anos ou mais. Enquanto que no grupo anterior (motorista de táxi) houve quase que um equilíbrio etário entre as duas faixas etárias deste grupo, aqui, ocorreu uma predominância ainda maior daqueles que tem menos de 50 anos. Assim como no grupo dos motoristas de táxis, a maior parte, 83% eram do sexo masculino contra 17% do sexo oposto. 71% declararam ter ensino médio e 29% ensino primário. Vale destacar que comparando com os taxistas, neste grupo há 11% a mais de entrevistados com ensino médio, 12% a mais com ensino primário e 0% com ensino superior. 54% disseram não possuir automóvel em casa e a renda declarada da categoria foi de até 3 SM.

Neste grupo, mais de 90% dos motoristas de ônibus disseram não conhecer os projetos de BRTs para a cidade apesar de trabalharem diretamente na área de transporte público. Comparando com o grupo dos taxistas, há uma diferença de quase 50% a mais neste grupo daqueles que desconhecem os projetos.

Além disso, quase 80% motoristas não sabiam o que é BRT. Pode-se se dizer que é um valor expressivo porque são os membros deste grupo que vão dirigir os veículos do sistema BRT. Observa-se que comparando com a pergunta anterior, aproximadamente 15% daqueles que não sabem ou conhecem os projetos de BRTs para a cidade, sabem o que é um BRT. Em relação aos taxistas, o grau de desconhecimento é maior neste grupo com 77% contra 71% dos taxistas.

Figura 3.2 Motoristas de Ônibus



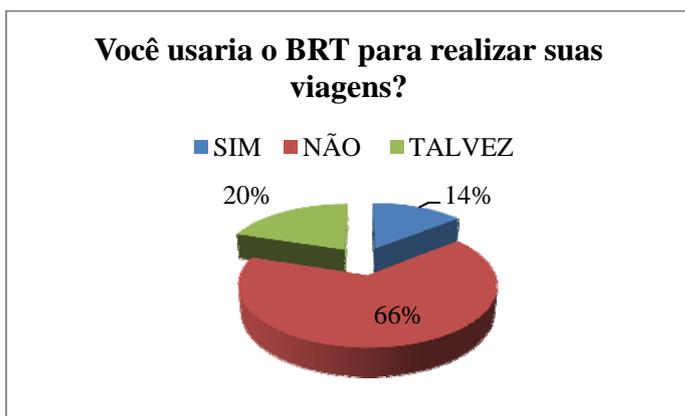
A figura 3.2 mostra que apesar da maioria dos motoristas desconhecerem os projetos e o que é BRT, 74% disseram que utilizariam o sistema para realizar suas viagens. Talvez a familiaridade com os ônibus justifique a quantidade expressiva favorável, entretanto, 14% deles declaram que não utilizariam e 12% manifestou a possibilidade ou não de utilizar o BRT. Comparando com os taxistas, houve um crescimento de mais de 50% neste grupo que disseram sim ao uso do BRT e um decréscimo de aproximadamente 30% na quantidade de entrevistados que disseram não ao uso do transporte público.

- c) **Usuário de Carro:** neste grupo, 51% tinham idade entre 25 – 49 anos, 29% mais de 50 anos e 20% até 24 anos. Este grupo mostrou uma diversificação etária assim como no grupo dos usuários de ônibus. Diferentemente dos grupos anteriores (motoristas de táxis e ônibus), 74% dos usuários de carro entrevistados são do sexo feminino, um crescimento de mais 50% se comparado com os grupos anteriores. Quase 90% declararam ter nível superior e apenas 11% ensino médio. Comparando com os taxistas e motoristas de ônibus, foi um crescimento mínimo de mais 60% os que declararam ter nível superior. De forma equilibrada, 37% e 34% disseram possuir renda entre 10 – 15 SM e 5 – 10 SM respectivamente. 46% disseram que trabalham com prestação de serviços, administração pública e outros, 35% trabalham no comércio, 11% na indústria e 8% eram estudantes.

Apenas 26% dos usuários de carro disseram conhecer os projetos de BRTs para a Copa e Olimpíadas. É um valor muito próximo aos motoristas de táxis (23%). Mesmo tendo maior acesso a informações e maior grau de instrução, estes fatores não foram suficientes para criar uma distância significativa na quantidade de pessoas que conhecem os projetos de BRTs entre os motoristas de táxis e este grupo.

Ademais, uma quantidade menor, 23% disseram não saber o que é BRT enquanto que 26% disseram conhecer os projetos de BRTs para a Copa e Olimpíadas. Como isto pode acontecer? Na região onde foram aplicados os questionários (Barra da Tijuca, Recreio e adjacências), há muitas placas de obras que estão sendo executadas para o BRT (Vide Figura 1.2). Logo, o usuário de carro que frequentemente passa por aquele trajeto, vê a placa, a sigla BRT e o nome do projeto (Transcarioca). Desta forma, ele implicitamente associou o nome Transcarioca ao BRT, mas desconhece o que é necessariamente um BRT.

Figura 3.3 Usuário de Carro



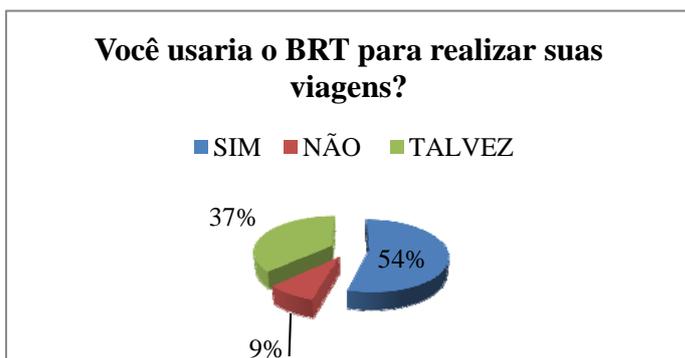
Em direção oposta aos motoristas de ônibus e ratificando o que a maioria dos taxistas responderam sobre a pergunta da figura acima, 66% dos usuários de carro (figura 3.3) disseram que não utilizariam o BRT de forma alguma, uma diferença de 23% e 52% se comparado respectivamente aos motoristas de táxis e ônibus. É um valor expressivo que mostra a indisposição dos usuários de automóvel de fazerem uma transferência de modo para determinados deslocamentos. Conforto, privacidade, segurança e rapidez foram fatores determinantes para o resultado acima.

- d) **Usuário de Ônibus:** dos estratos entrevistados, os usuários de ônibus foi o grupo mais diversificado. 46% tinham mais de 50 anos, 34% estavam entre 25 – 49 anos e 20% até 24 anos. Houve um equilíbrio entre os gêneros, com ligeira preponderância masculina (51%) contra 49% feminina. Mais da metade, 51%, possuem ensino médio completo, 26% nível superior e 23 nível primário. 86% disseram não possuir automóvel no domicílio, o que torna-os clientes por obrigação do transporte público. 31% exercem atividades como ambulantes, autônomo, aposentados, etc; 29% atuam nos serviços como prestação de serviços e administração pública; 26% trabalham no comércio e 14% são estudantes. A renda salarial predominantes são 10 – 15 SM e 5 – 10 SM com 37% e 34% respectivamente. Tal fato, ocorreu porque neste grupo, haviam muitos aposentados que ainda estavam no mercado de trabalho e que somadas as rendas, chegavam a 10 ou mais de 10 SM. Estas pessoas, em função da gratuidade de acesso ao transporte público e de outros fatores pessoais, preferem usar o transporte público.

Aproximadamente 95% dos usuários de ônibus disseram que não sabiam ou conheciam os projetos de BRTs para a Copa e Olimpíadas. Dentre os grupos entrevistados, este foi o que apresentou a maior quantidade de pessoas que desconhecem os projetos e ironicamente serão os principais usuários do BRT.

Mesmo a maioria não conhecendo os projetos de BRTs para a cidade, 20% dos entrevistados disseram saber o que é BRT. Este valor, é o menor dos 4 grupos entrevistados. Vale ressaltar que a diferença de quase 15% daqueles que conhecem o BRT mas não os projetos para a cidade, reside no fato da cidade do Rio de Janeiro no pretérito já ter tido um ônibus articulado chamado na época de minhocão.

Figura 3.4 Usuário de Ônibus



O desconhecimento dos usuários de ônibus sobre os projetos e o que é BRT não impediram que 54% (figura 3.4) se mostrassem propensos a utilizar o sistema BRT sem dúvidas porque para eles, pode ser ganho de tempo, conforto e rapidez. Este valor, é 20% menor se comparado aos motoristas de ônibus que declararam utilizar o BRT para seus deslocamentos. Entretanto, 37% mostraram dúvida se utilizaria ou não o sistema, valor este igual ao grupo dos motoristas de táxis.

- e) **Todos os Grupos:** no aspecto global, 53% tinham idade entre 25 – 49 anos, 37% mais de 50 anos e 10% até 24 anos. 63% dos entrevistados eram do sexo masculino, 49% do total tinham cursado o ensino médio, 34% nível superior e 17% primeiro grau. 65% disseram possuir automóvel na residência, 39% tinham renda até 3 SM, 26% de 3 – 5 SM e 20% de 5 – 10 SM.

Figura 3.5 Todos os Entrevistados



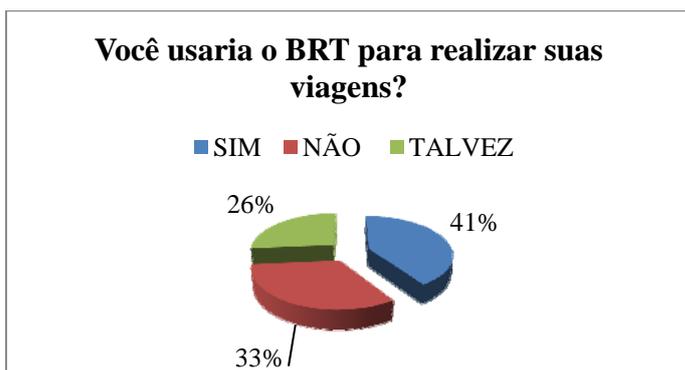
A figura 3.5 mostra que quase 85% dos respondentes não sabiam nada sobre os projetos de BRTs para a Copa e Olimpíadas. Este valor só é menor em relação aos usuários de ônibus (94%) e motoristas de ônibus (91%).

Figura 3.6 Todos os Entrevistados



A figura 3.6 ilustra que 76% dos pesquisados não sabem o que é BRT. Comparando-se com a figura anterior, ela indica que há um desconhecimento maior em relação aos projetos do BRT para a cidade do que é BRT. O valor acima (76%) é maior somente se comparado aos motoristas de táxi (71%).

Figura 3.7 Todos os Entrevistados



No âmbito global da pesquisa (figura 3.7), pouco mais de 40% dos entrevistados disseram que utilizariam o BRT para seus deslocamentos, 33% disseram que não utilizariam e 26%, chamado grupo de trabalho, mostrou propensão para utilizar, mas tinha dúvidas sobre a real eficiência do sistema como, por exemplo, ser mais rápido, seguro e evitar congestionamento.

4. CONCLUSÕES

O grau de conhecimento sobre os projetos de BRT para a cidade não chegou a 30% se analisado por grupo individualmente e no conjunto, foi ligeiramente superior a 15%. Isto mostra que a população não conhece os projetos e nem como eles influenciarão seus deslocamentos. De todos os projetos de BRTs para o Rio, o único citado pelos respondentes foi o Transcarioca. Vários motivos podem justificar a ocorrência tais como: início recente da execução das obras e a existência de um consórcio de empresas de ônibus chamado Transcarioca que explora determinada área da cidade.

Assim como no caso dos projetos, o conhecimento sobre o que é BRT não superou 30% dos entrevistados. Isto mostra que as autoridades precisam melhorar e adotar estratégias de marketing e comunicação para elucidar os projetos de transporte para a cidade que vão afetar a maneira como os usuários se deslocarão nos próximos anos.

Somente 2 grupos (motoristas e usuários de ônibus) se mostraram mais propensos ao uso do novo sistema. Os motoristas de táxis e usuários de carro, em sua maioria se mostraram desfavoráveis a transferência de modo para realizar seus deslocamentos.

No caso dos usuários de carro, 66% dos respondentes disseram que não abandonariam seus carros para realizar seus deslocamentos. Deste grupo, 20% disseram ter dúvidas se utilizariam ou não o sistema. Sendo assim, o número daqueles que não utilizariam o BRT pode chegar a mais de 85%, caso todos do grupo que disseram ter dúvidas não se sintam plenamente satisfeitos com o sistema BRT.

Tendo em vista o resultado da pesquisa exploratória sobre o conhecimento do sistema BRT, verifica-se que a maioria dos entrevistados não conhece o sistema e, portanto deveriam receber mais informações sobre essa nova modalidade de transporte.

No caso dos usuários de carro, existe atualmente baixa probabilidade de transferência modal (do carro para o BRT). Conclui-se que seria oportuno, juntamente à implementação dos projetos, o desenvolvimento de campanhas de marketing e informação visando aumentar o número de usuários do sistema no futuro.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Balassiano, R. (2008) Via expressa para 2016. Revista Ônibus, Ano VIII, Número 46, Janeiro/Fevereiro 2008, Página 12
- Balassiano, R. (2009) PRIORIDADE PARA O TRANSPORTE COLETIVO: O POTENCIAL DOS BRTs
- Balassiano, R., (1998) 'Planejamento Estratégico de Transportes Considerando Sistemas de Média e Baixa Capacidade', in Transporte em Transformação II, Chapter 9, Makron Books, São Paulo.
- HENSHER, D.A.; GOLOB, T.F.: Bus rapid transit systems: a comparative assessment. Transportation 35, 501-518 (2008)
- <http://www.copa2014.org.br/noticias/6841/OBRAS+DOS+BRTS+TRANSOESTE+E+TRANSCARIOC+A+EM+ANDAMENTO+NO+RIO.html>. Acesso em 25 de abril de 2011
- <http://www.transparenciaolimpica.com.br/proposta-vitoriosa/transportes/>. Acesso em 25 de abril de 2011
- HUGHES, P. Planning for reduced carbon dioxide emissions from transport sources. 1994
- Jornal O Globo. Acesso em 15 de abril de 2011.
- LERNER, J.(2009). Avaliação Comparativa das Modalidades de Transporte Público Urban. NTU
- Wright, L., Hook, W.: Bus Rapid Transit Planning Guide, 3rd edn. Institute for Transportation and Development Policy, New York (2007)