



Resenha do artigo intitulado “Demanda de transporte privado no Distrito Federal. Buscando as causas do crescimento do Uber e do transporte informal”¹

Review of the article titled “Demand for private transport in the Federal District. Looking for the causes of the growth of uber and informal transportation”

Marcelo Bispo da Silva²

 <https://orcid.org/0000-0001-9963-4836>

 <http://lattes.cnpq.br/5419826298289069>

UniProcessus – Centro Universitário Processus, DF, Brasil

E-mail: marcelobispo2007@gmail.com

Resumo

Esta é uma resenha do artigo intitulado “Demanda de transporte privado no Distrito Federal. Buscando as causas do crescimento do Uber e do transporte informal”. Este artigo é de autoria de: Alessandro Aveni; Beatriz Amália Albarello. O artigo aqui resenhado foi publicado no periódico “Revista Processus de Políticas Públicas e Desenvolvimento Social”, no Vol. II, n. 3, jan. - jun., 2020.

Palavras-chave: Transporte público. Transporte privado. Planejamento e gestão de serviços. Transporte informal. Precariedade econômica e social.

Abstract

This is a review of the article entitled “Demand for Private Transport in the Federal District. Seeking the causes of the growth of Uber and informal transport”. This article is authored by: Alessandro Aveni; Beatriz Amalia Albarello. The article reviewed here was published in the journal “Revista Processus de Políticas Públicas e Desenvolvimento Social”, in Vol. II, n. 3, jan. - jun., 2020.

Keywords: *Public transportation. Private transportation Planning and management of services. Informal transportation. Economic and social precariousness.*

Resenha

Esta é uma resenha do artigo intitulado “Demanda de transporte privado no Distrito Federal. Buscando as causas do crescimento do Uber e do transporte informal”. Este artigo é de autoria de: Alessandro Aveni; Beatriz Amália Albarello. O artigo aqui resenhado foi publicado no periódico “Revista Processus de Políticas Públicas e Desenvolvimento Social”, no Vol. II, n. 3, jan. - jun., 2020.

Quanto aos autores deste artigo, conheçamos um pouco acerca do currículo de cada um deles. Muito do que compõe a formação ou a experiência de um autor

¹ Resenha de aproveitamento da disciplina TC (Trabalho de Curso), do curso *Bacharelado em Direito*, do Centro Universitário Processus – UniProcessus, sob a orientação dos professores *Jonas Rodrigo Gonçalves* e *Daniilo da Costa*. A revisão linguística foi realizada por *Michelle Veridiane Segantini da Silva*.

² Graduando em Direito pelo Centro Universitário Processus – UniProcessus.

contribui para a reflexão temática dos temas aos quais se propõe a escrever. Conheçamos, então, um pouco sobre cada um dos autores.

O primeiro autor deste artigo é Alessandro Aveni. Pós doutor pela UnB. Doutor em Ciências Políticas Universidade Statale de Milano, em Administração pela Universidade Commerciale Luigi Bocconi di Milano. Mestre em Geografia e Graduação em Administração pela UnB. Docente na Universidade de Brasília. Lattes: <http://lattes.cnpq.br/0679425851663633> e Orcid: <https://orcid.org/0000-0001-6266-6818>.

A segunda autora deste artigo é Beatriz Amália Albarello. Doutoranda em Psicologia. Mestre em Psicologia, Especialista em Análise e Diagnóstico Organizacional e Avaliação Psicológica e graduada em Psicologia pela PUC de Goiás. Lattes: <http://lattes.cnpq.br/9267084024389682>.

Este artigo é dividido nos seguintes capítulos: resumo, palavras-chave, *abstract*, *keywords*, introdução, metodologia, referencial teórico, resultados e discussão, análise da macro oferta de transportes e investimentos em infraestrutura de transporte em Brasília, análise da macro demanda de transporte público de passageiros em Brasília, análise das faltas de modais e de transporte e soluções informais, análise do crescimento do transporte informal e sistema de transportes Uber, discussão, conclusão, referências.

A demanda de tráfego na área distrital tem sido estudada pelo governo federal em diversas áreas da gestão administrativa. Estudos recentes forneceram informações sobre a falta de investimento e desenvolvimento de infraestrutura e aceleração do sistema de transportes do Brasil. Graças ao crescimento populacional descontrolado, o estado federal desenvolveu-se sem planejar políticas públicas e orçamentárias em termos de logística, distribuição, organização da produção e transporte público na região e entorno. Como resultado, há uma falta de controle social sobre o transporte informal, como veículos não autorizados e aplicativos como o Uber. Este estudo de coleta de dados e análise comparativa refere-se as dificuldades de mobilidade social e acesso aos serviços de transporte público dos habitantes do Distrito Federal e do seu entorno, à informalidade estrutural e à falta de planejamento em relação à população, modos de transporte e mobilidade; e uma discussão fundamental sobre a negligência social em relação à informalidade do transporte público, renda e precariedade da regulação e da gestão dos serviços.

O tema deste artigo é “Demanda de transporte privado no Distrito Federal. Buscando as causas do crescimento do Uber e do transporte informal”. Foi discutido o seguinte problema: “como é definida a macroanálise da demanda emergente e não planejada e quais são suas implicações para a demanda no RIDE-DF?”. O artigo partiu da seguinte hipótese: “não há planejamento, principalmente em relação aos modos integrados de transporte, e se essa falta de planejamento e propostas de serviços por parte da administração pública afeta os fenômenos da uberização e do transporte informal devido à diminuição da demanda por transporte privado”.

Neste artigo, o objetivo geral foi: “estudar a demanda de transporte na região Distrital e em diversas áreas de gestão administrativas do Distrito Federal”. Os objetivos específicos foram: “explicar o debate sobre o transporte público informal que foi avaliado como uma atividade ilegal e potencialmente perigosa, é fruto da falha das autoridades e é a única solução para a falta de garantia de serviços dignos e eficazes”.

A temática da pesquisa contou com a seguinte justificativa: “tem relevância ao analisar as dificuldades sociais ao acesso e deslocamento e à disponibilidade de

serviços de transporte público no interior e no entorno do estado federal, pois a informalidade estrutural resulta da falta de planejamento de transporte e mobilidade”.

A metodologia utilizada para a construção da pesquisa utilizada no artigo aqui analisado foi uma pesquisa bibliográfica, que utilizou como procedimentos a análise de documentos do planejamento urbano do Distrito federal, das áreas metropolitanas, dos municípios e a demanda de tráfego. Os dados secundários são coletados dos sites de institutos de pesquisa como IBGE, IPEA e outros órgãos relacionados ao transporte no Brasil.

Aveni e Albarello, dão início a sua obra citando o transporte rodoviário como o sistema terrestre dominante no país por razões históricas. Afirmam que o referido transporte tem potencial limitado para economias de escala devido às limitações de recursos energéticos e restrições técnicas e econômicas, mas tem vantagens significativas sobre outros modos de transporte devido ao seu custo relativamente baixo. Os autores acrescentam que uma de suas características mais importante é a flexibilidade de seleção de rotas quando a rede de estrada está disponível, tem uma oportunidade única de oferecer serviço porta-a-porta a passageiros e mercadoria, mas o sucesso desse formato criou vários problemas sérios, como congestionamentos, que se tornaram a maioria nas áreas urbanas e efeitos ambientais. Nesse sentido, o interesse do setor privado em oferecer produtos que promovam a economia e terceirizar os custos de investimentos deve ser mais analisado.

Por outro lado, os autores explicam que o transporte ferroviário exige altos custos de capital inicial, porque as ferrovias são caras para se construir e manter, criando barreiras significativas à entrada no mercado que limitam o número de participantes. A topografia também é um obstáculo, pois a capacidade das locomotivas para operar em declives é limitada, portanto a ferrovia deve evitar grandes obstáculos naturais ou superá-los com soluções técnicas que aumentem os custos de investimento. Os autores mencionam que sua eficácia reside onde a densidade populacional é alta, a capacidade dos trens de transportar grandes volumes de mercadorias e grande número de pessoas em longas distâncias é o principal valor do modal, além de caracterizar-se por ser um sistema "verde", onde o seu consumo de energia por unidade de carga por quilometro é inferior ao do transporte rodoviário.

Os autores citam os dutovias que são muito importantes, mas pouco valorizados como sistemas de transporte de bens públicos. O Metrô do Distrito Federal, que vem se desenvolvendo nos últimos anos, pode ser considerado um tipo de dutovias e transporte de passageiros, que atualmente é composto por vinte e quatro estações e tem cerca de 42 quilômetros de extensão. O sistema começou a operar em agosto de 1998 e hoje transporta em média 140 mil passageiros por dia.

Na obra, também são abordados os veículos aquáticos de superfície que atravessam oceanos, rios e lagos. As barreiras físicas representam um problema particular para o transporte hidroviário onde a profundidade e a velocidade da água impedem o movimento. Este é um estilo que pode oferecer preços muito baixos em relação aos outros, e no Brasil, o transporte comercial pode ser feito através de muitos dos principais rios, que são importantes artérias de transporte aquaviário, pois abastecem os oceanos para os mercados internos. No entanto, grandes obstáculos, como corredeiras, também podem limitar a navegação. Sua desvantagem está na velocidade lenta e em atrasos nos portos onde acontecem o carregamento e a descarga.

Por fim, o transporte aéreo tem como vantagem a rapidez e a grande flexibilidade de rotas, podendo chegar a qualquer lugar onde haja um aeroporto. Mas este método é muito caro, a intensidade de investimento é maior do que outros métodos. Isso faz com que a indústria se concentre em áreas geográficas específicas onde há concentração de mercado para aproveitar as economias de escala. Avanços recentes na tecnologia podem facilitar o transporte aéreo pessoal limitado usando drones e outros veículos.

Segundo os autores, recentemente há uma tendência de integração de categorias por meio da intermodalidade e da conexão cada vez mais estreita das categorias com as atividades de produção e distribuição e a utilização de grandes empresas de logística. Esses serviços costumam ser terceirizados, o que afeta a lucratividade e a geração de renda para profissionais autônomos como caminhoneiros, mas possuem o risco de acidentes relacionados à insegurança do serviço. Os autores mostram que existem vários aspectos controversos em relação aos serviços de transporte, especialmente os serviços urbanos. A gestão dos serviços da cidade é uma das principais tarefas dos tempos modernos, no entanto, o serviço de transporte de passageiros nem sempre é de alta qualidade. A oferta de transporte também deve ser multimodal, pois o uso simultâneo de transporte para trabalho, lazer e outras atividades têm aumentado nas cidades hoje.

No capítulo seguinte, os autores citam a criação de Brasília, em 1956 e a região integrada de desenvolvimento econômico do Distrito Federal e Entorno, RIDE-DF, e explicam que o aumento da procura de transportes nos últimos anos deve-se ao fluxo de mercadorias e ao crescimento da população, que pressiona sobretudo as infraestruturas aéreas e rodoviárias. Na região Centro-Oeste e região metropolitana de Brasília, as tendências de crescimento são reforçadas pela alta concentração de riqueza e serviços. Os autores acrescentam que o Distrito Federal tem uma área de 5.779,997 km² e uma população de 2.974.703, mas apenas 5.000 km de estradas pavimentadas. Ademais, o investimento em transporte da União, mostram uma diminuição, em 2013 foi permitido R\$ 6 bilhões, ou seja, apenas 0,12% do PIB em investimento em transporte.

Em relação ao serviço rodoviário da União, os dados mostram que existem muitas exigências para o investimento do setor público no Brasil que ainda não foram fixadas e planejadas. Os investimentos do setor público atingem mais de 60% do valor total, enquanto os investimentos privados atingem 40%, sendo mais da metade para as rodovias. Em relação às decisões de investimento, a autonomia do RIDE/DF não inclui a orçamentação e a capacidade de acionar recursos para a gestão dos serviços, mas apenas a coordenação dos projetos, sendo a SUDECO responsável pela gestão do Fundo Centro-Oeste.

De maneira relevante, os autores argumentam que não há projetos para o transporte marítimo e aquaviário. O sistema rodoviário do oleoduto do Brasil se configura como um oleoduto entre Paulina e Brasília sem projetos de investimento. O Brasil possui um sistema de metrô onde o tempo de viagem, conforto, segurança e confiabilidade criam uma demanda crescente por este modal. Já em relação ao tráfego aéreo em Brasília, é o aeroporto mais movimentado do Brasil, com mais de 12 milhões de passageiros. A rota de passageiros Brasília-São Paulo é a segunda mais movimentada, no entanto, os fluxos de carga e passageiros do aeroporto para o DF não tem tratamento especial ou linhas prioritárias ou, ainda, sistemas mais rápidos do que outros sistemas já existentes.

No sistema rodoviário, Brasília ficou atrás de outras capitais em termos de serviços de transporte. Com quase 5.000 quilômetros de estradas, oferece uma

densidade de 0,85 quilômetros por km² para toda a área de 19,8 km. O tempo de deslocamento não é longo, mas o tempo médio de deslocamento da população do entorno dobra devido ao congestionamento nas principais vias do centro da cidade. A falta de infraestrutura pública no tráfego rodoviário metropolitano aumenta o número de carros particulares, de acordo com os últimos dados de 2012, o estoque de carros era superior a um milhão, com uma taxa de 0,52 para cada mil habitantes.

Levando-nos a um raciocínio inteligente, os autores analisam a macro demanda de transporte público de passageiros no Brasil, em relação aos modais de transporte na região da capital por meio de hidrovias e dutovias, a primeira proposta tenta explorar a rede para o turismo de barragens e lagos, existem muitas lanchas e pequenos barcos na área. Além do turismo, um projeto necessário para o transporte urbano, seria o uso de balsa como uma alternativa para muitos moradores evitarem filas ou engarrafamentos e reduzir a poluição. Este modo de transporte pode ser combinado com ônibus e ciclovias para reduzir a poluição no centro da cidade e o uso de carros particulares. Algumas das áreas à beira do lago poderiam se beneficiar do transporte, mesmo que fosse apenas uma ponte de transporte público.

No que se refere ao tráfego ferroviário, o texto sobreleva que deve se basear na ligação com a ferrovia norte-sul para Anápolis, que deve ser completado pela ferrovia Goiânia-Brasília para concentrar a produção ao redor. Como resultado, o transporte de mercadorias neste trecho pode diminuir, reduzindo também acidentes, congestionamentos e os custos de transporte. O transporte ferroviário é essencial para a capital e deve ser considerado integral na região. Com relação às ferrovias no entorno de Brasília, é preciso organizar uma malha ferroviária para conectar as cidades do entorno e o DF, onde vive a maior parte da mão de obra urbana, a fim de reduzir o tráfego de veículos, diversificar a matriz de transporte e reduzir a poluição.

Em relação à forma de transporte aéreo, é necessário um sistema de transporte eficiente do aeroporto para a cidade, os autores afirmam que pode ser um ônibus público ou metrô. A questão inicial é que toda a estrada do Distrito Federal poderia ser asfaltada, pois lama e poeira afetam não só a eficiência do trânsito, mas também a saúde dos moradores. No que diz respeito ao sistema de transporte rodoviário da região da capital, devem ser consideradas medidas para solucionar os problemas de tráfego de passageiros e de veículos por meio do desenvolvimento de novos eixos estruturais como Sobradinho e Planaltina, que ligam as cidades satélites à Brasília.

Aveni e Albarello, de forma relevante, trazem uma análise das faltas de modais e de transporte e soluções informais no Distrito Federal. Os autores citam uma pesquisa realizada nos anos 2000, na qual eram realizadas 2.773.593 viagens dos moradores do Distrito Federal, totalizando 152.649 pessoas vindas do entorno nas áreas administrativas. Dividindo o número de viagens por dois (ida e volta), têm-se um total de 1.539.446 pessoas que buscam o Distrito Federal para trabalho, negócios, lazer, estudos e outros motivos utilizando-se principalmente de ônibus e lotação. Os autores também citam na pesquisa realizada que 974.570 pessoas dependem de ônibus, lotação ou se deslocam a pé, no grupo se concentra a população mais pobre, com níveis de qualificação e escolaridade mais baixos.

Em geral, os planos para o transporte no Distrito Federal, tem divergência entre os diretores das regiões administrativas. Muitos municípios possuem plano desatualizado ou mesmo não possui plano, ressalta-se que os serviços móveis de transporte de massa que não se enquadram no sistema de licença ou autorização comercial são considerados informais, pois nem sempre esses serviços podem ser regularizados, obrigando as empresas a buscarem autorização judicial. Com base

nessas considerações, o debate sobre a formalidade e informalidade do transporte deve ser dividido em duas dimensões: a primeira trata do problema do modelo e a segunda das implicações para a gestão da mobilidade.

Conduzindo o raciocínio com sabedoria, os autores explicam que o modelo brasileiro se caracteriza juridicamente como um sistema de permissão ou concessão, uma vez que não há órgão no território que coordene e seja responsável pela prestação de serviços públicos à comunidade local. Isso porque cada região possui sua própria secretaria administrativa, não havendo uma autoridade única nas áreas metropolitanas que possa regular simultaneamente a mobilidade de toda a região. Em algumas cidades, como São Paulo (SP) e Goiânia (GO), essa situação foi resolvida com a criação de confederações, que são instituições de interesse público comum.

Os autores citam que há três elementos em que o direito à mobilidade pode ser concretizado: um bom planejamento urbano, se possível evitando espaços de convivência informal; boa infraestrutura; e o sistema institucional que permite a gestão de serviços, ou seja, elementos jurídicos e administrativos que coordenem entre si para prestar os serviços necessários aos residentes (locais ou regionais) de forma eficaz e eficiente.

Em termos de métodos de gestão, pode-se argumentar que a resposta à procura envolve sobretudo o transporte privado de mercadorias e passageiros. Quanto às pessoas, existem serviços conhecidos como não oficiais chamados de "piratas" ou "lotações". Esse transporte informal se deve principalmente à falta de políticas públicas e de gestão dos serviços de transporte urbano nas metrópoles em rápido crescimento, obrigando os indivíduos a prestarem serviços públicos coletivos sem regulamentação e controle. Se por um lado, o transporte informal oferece benefícios significativos, principalmente para quem não tem muito dinheiro para gastar, por outro, essa forma de transporte aumenta ainda mais os congestionamentos, a poluição atmosférica e sonora e os acidentes de trânsito. A lucratividade pouco compreendida do transporte informal se deve ao fato de que alguns governos locais simplesmente desistem de tentar fazer qualquer coisa para controlar o setor e deixam sua existência à margem da sociedade.

Entre as informalidades estão os prestadores de serviço que compram vans e ônibus para essa atividade, formam um grupo de interesse em comum, que legalmente é uma quadrilha ilegal que atua no mercado para concorrer com o governo ou outras empresas que possuem os direitos concedidos. Dependendo do tamanho e do lucro da empresa, trata-se, portanto, de um conflito pequeno ou grande, que aciona em menor ou maior grau a polícia e o sistema judiciário.

Os autores trazem a caracterização do Uber como uma empresa multinacional americana, que presta serviços eletrônicos na área de transporte privado urbano por um aplicativo que permite a busca de motoristas por localidade e oferece serviço de substituição de táxi. Financeiramente, substituir um serviço por outro, significa uma contradição para o mesmo segmento de clientes. O Uber, define o preço com base na demanda do usuário, bem como na duração e na distância da corrida, tendo várias vantagens que fundamentam seus lucros, como não precisar comprar carros porque os motoristas usam o próprio, ou não possuir vínculo empregatício de dependência com motoristas que atualmente são microempreendedores. O mesmo não acontece para o motorista que trabalha com táxi, o preço é mais alto e o contrato com o dono da frota é diferente. Contudo, os táxis têm regras que seguem para garantir a qualificação dos usuários, acidentes,

equipamentos e motoristas, essa legislação de proteção aos clientes não se aplica à Uber.

Em termos de clientes, o texto sobreleva que o Uber tem várias vantagens. O cliente pede o serviço usando um telefone celular, sendo uma maneira mais fácil do que chamar um táxi através do telefone ou procurá-lo na rua ou ainda em um estacionamento. Outras vantagens são: a facilidade de pagamento e um atendimento mais eficiente, pois os táxis tradicionais não possuem informações precisas e em tempo real sobre a localização de clientes e funcionários como o Uber, assim a oferta do Uber aos clientes é garantia de eficiência e atendimento, apesar dos riscos.

Em seu último capítulo, os autores introduzem uma discussão em relação à informalidade, que deve ser discutida não como um problema, mas como consequência do funcionamento da cultura e do poder político local, e fazer parte da gestão da mobilidade como indicador de eficiência, bem como evitar o aumento da marginalização dos cidadãos.

Por fim, concluem sua obra com clareza, evidenciando que a falta de planejamento e atenção no transporte público, principalmente no transporte de passageiros leva a soluções informais e reservadas, que por sua vez geram mais problemas. Esse problema deve ser enfrentado com urgência, pois a maior parte da população vive em regiões metropolitanas e as condições de trânsito e de transporte pioram a cada dia à medida em que aumentam o número de pessoas e, conseqüentemente, de veículos (carros) nas ruas.

No contexto dos motoristas informais, tem sido notória a incerteza na regulação e gestão dos serviços, uma vez que a sociedade vê as plataformas digitais e outros meios de transporte “piratas” como uma oportunidade de crescimento econômico e social, diante das mudanças no mercado de trabalho. Nessa perspectiva, a negligência social aumenta a desigualdade, favorece a ilegalidade e alimenta a máfia monopolista de aplicação globalizada e a desregulamentação dos serviços de transporte público “pirata”, o que viola a garantia dos direitos dos cidadãos na esfera do poder público em relação ao transporte urbano e à mobilidade de alta qualidade, à segurança e ao bem-estar social, cultural e econômico.

Referências

AVENI, Alessandro. ALBARELLO, Beatriz Amália. Demanda de transporte privado no Distrito Federal. Buscando as causas do crescimento do Uber e do transporte informal. **Revista Processus de Políticas Públicas e Desenvolvimento Social**. Vol. II, n. 3, jan. - jun., 2020. Disponível em: <<https://periodicos.processus.com.br/index.php/ppds/article/view/188>>. Acesso em: 18 out. 2022.

GONÇALVES, Jonas Rodrigo. Como elaborar uma resenha de um artigo acadêmico ou científico. **Revista JRG de Estudos Acadêmicos**. Vol. 3, n. 7, p. 95–107, 2020. DOI: 10.5281/zenodo.3969652. Disponível em: <<http://revistajrg.com/index.php/jrg/article/view/41>>. Acesso em: 3 ago. 2021.

GONÇALVES, Jonas Rodrigo. Como escrever um artigo de revisão de literatura. **Revista JRG de Estudos Acadêmicos**. Vol. 2, n. 5, p. 29–55, 2019. DOI:

10.5281/zenodo.4319105. Disponível em:
<<http://revistajrg.com/index.php/jrg/article/view/122>>. Acesso em: 13 ago. 2021.

GONÇALVES, Jonas Rodrigo. Como fazer um projeto de pesquisa de um artigo de revisão de literatura. **Revista JRG de Estudos Acadêmicos**. Vol. 2, n. 5, p. 01–28, 2019. DOI: 10.5281/zenodo.4319102. Disponível em:
<<http://revistajrg.com/index.php/jrg/article/view/121>>. Acesso em: 13 ago. 2021.

GONÇALVES, Jonas Rodrigo. Escolha do tema de trabalho de curso na graduação em Direito. **Revista Coleta Científica**. Vol. 5, n. 9, p. 88–118, 2021. DOI: 10.5281/zenodo.5150811. Disponível em:
<<http://portalcoleta.com.br/index.php/rcc/article/view/58>>. Acesso em: 13 ago. 2021.