



Catraca da exclusão



O colapso do transporte

Com tarifas altas e queda histórica de passageiros, a crise do sistema coletivo empurra trabalhadores para alternativas individuais e expõe os gargalos da mobilidade urbana no país

Minervino Júnior/CB/D.A.Press



João Vitor relata o desgaste causado pelos longos deslocamentos

» ADRIANA BERNARDES
» ANA CAROLINA ALVES

O transporte público no Brasil virou uma máquina de expelir trabalhador. Asfixiado por um modelo que joga todo o custo da operação na catraca, o sistema empurrou a tarifa para o topo e expulsou quem mais precisa do ônibus, deflagrando uma migração para o transporte individual de passageiros ou serviços por aplicativos. O resultado é uma tragédia urbana multiplicada nas ruas: enquanto o passageiro de baixa renda paga do próprio bolso para custear gratuidades sociais, as cidades param nos engarrafamentos, a poluição sonora e do ar sobe e a população paga com a própria vida, com o aumento dos sinistros fatais e do número de vítimas com sequelas permanentes.

O desinteresse pelo serviço é visível nos números. O total de passageiros mensais despencou de cerca de 400 milhões em 2014 para apenas 211,6 milhões no final de 2025 — uma queda acumulada de 45,9% no volume de catracas giradas desde 2013, agravada por gargalos antigos e pela pandemia. Os dados foram apresentados por Francisco Christovam, presidente da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), durante a Lat.Bus, Feira Latinoamericana do Transporte, em São Paulo.

O nó da mobilidade fica ainda mais evidente ao observar onde a população vive. Dados do Plano CNT de Transporte e Logística mostram que 87% dos brasileiros moram em cidades, sendo que um quinto desse total se concentra em apenas 15 dos 5.569 municípios do país. Sobra gente e falta espaço nas ruas, o que exige um transporte coletivo forte para evitar o travamento geral do trânsito.

Sem um serviço eficiente, a Confederação Nacional do Transporte (CNT) mostra que o passageiro tem buscado saídas por conta própria. Embora o ônibus continue sendo a principal opção para muita gente, a migração para alternativas individuais disparou entre 2017 e 2024: as corridas por aplicativo saltaram de 1% para 11,1%, o uso de motos dobrou de 5,1% para 10,9% e a participação dos carros particulares chegou a 26%.

A escassez de infraestrutura dedicada ao transporte coletivo agrava a disputa pelo espaço nas ruas e deixa a maior parte da população desprotegida diante dos gargalos do trânsito. Segundo o levantamento da CNT, entre as 35 cidades pesquisadas, 46,4% não têm nenhum tipo de via com priorização para coletivos. Entre as estruturas de apoio existentes, apenas 26,4% dos veículos trafegam por corredores, 23,1% têm acesso a faixas exclusivas e somente 11,2% contam com o sistema de BRT, evidenciando como a falta de infraestrutura própria no asfalto

Arquivo pessoal



Mariana compra carro após anos de viagens exaustivas de ônibus

Ed Alves/ CB/D.A.Press



NTU registra média mensal de 211,6 milhões de passageiros em 2025

Minervino Júnior/CB/D.A.Press



A CNT estima R\$ 476 bilhões em investimentos para ampliar a infraestrutura dos transportes públicos no país

Tempo perdido

Cidade | Impacto do congestionamento | Horas perdidas por ano

Recife	64,7% 130h
Porto Alegre	59,6% 125h
Belo Horizonte	58,6% 130h
São Paulo	58,5% 132h
Rio de Janeiro	57,8% 92h
Fortaleza	56,9% 121h
Curitiba	54,0% 135h
Salvador	47,6% 81h
Brasília	34,4% 58h

Fonte: Plano CNT de Transporte e Logística.

afeta a fluidez dos deslocamentos diários.

Sem vias segregadas para o transporte de massa, o problema se reflete diretamente nas horas perdidas em engarrafamentos nas principais capitais do país. Em Brasília, os moradores ficam, em média, 58 horas por ano em congestionamentos nas vias. **(Veja quadro)**

Morador de Planaltina (GO), João Vitor Vieira da Silva, 18 anos, chega a passar quatro horas ou mais por dia no transporte público para estudar e trabalhar. O estudante de relações internacionais precisa pagar até sete conduções diariamente, entre ônibus e metrô. “A rotina é exaustiva, pois, além da quantidade de ônibus, dificilmente vou sentado. É lotado para caramba, é quente e desconfortável”, relata.

João Vitor conta que o desgaste acumulado interfere mais na rotina do que as próprias atividades

que precisa cumprir, por causa do estresse e do desgaste nos deslocamentos. A possibilidade de trocar o transporte coletivo por um meio individual já passou pela cabeça do estudante, mas o custo ainda impede a mudança. “Como sou PCD, não gasto com passagem, mas, se não estivesse na categoria, calculo que iria desembolsar em torno de R\$ 500 por mês por um sistema que não oferece nenhum conforto”, critica.

O jovem não está sozinho na insatisfação com o transporte público. Ao tentar entender os motivos da debandada de passageiros, a NTU chegou à conclusão de que 29% dos usuários entrevistados buscavam mais conforto; 21% queriam flexibilidade de horários e 20% queriam gastar menos tempo nos deslocamentos.

A saída

O caminho para estancar o colapso exige o cumprimento do Objetivo 11.2 das Nações Unidas (ONU), que fixa como meta para 2030 o acesso a sistemas de transporte seguros, sustentáveis e a preço acessível para todos. Faz parte do dever de casa de cada país signatário melhorar a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos.

Porém, para alcançar esse ideal, além de mudanças nas regras de acesso ao crédito, as empresas de transporte público defendem um novo modelo de financiamento da tarifa, separando o preço cobrado na catraca do custo real do serviço. Mas só isso não basta. Levantamento da CNT revela que também é fundamental investir R\$ 476 bilhões na



Escaneie o QR Code e assista à entrevista com Fernanda Rezende

ampliação da infraestrutura viária e na malha metroviária do país.

No que diz respeito à tarifa, a proposta da NTU é o Programa Transporte para Todos, que se resume em três pilares. A criação do Vale-Transporte Social custeado pelos recursos do Bolsa Família, a transferência dos custos das gratuidades para as pastas de Saúde, Educação e de Assistência Social, de acordo com os perfis dos beneficiados. “Precisamos revisar a Lei do Vale-Transporte, que já tem 40 anos e precisa ser modernizada. Faremos um trabalho forte junto à Frente Parlamentar do Transporte Público, tendo a Frente Nacional de Prefeitos (FNP) e o Fórum Nacional de Secretários de Mobilidade como grandes aliados para dar peso político à nossa proposta. A solução passa pelo Congresso Nacional”, afirma Francisco Christovam, da NTU.

Na visão do pesquisador do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) Carlos Henrique Ribeiro de Carvalho, o modelo adotado nas últimas três décadas caducou. “A sustentação do transporte exclusivamente via tarifa gerou perda contínua de passageiros. Quem paga pela gratuidade hoje é o usuário de baixa renda. Além disso, o transporte individual por aplicativo e por motocicleta gera mais de 30 mil mortes por ano no país e ocupa a maior parte dos leitos hospitalares de emergência, sem pagar pelos custos externos que causa à sociedade”, analisa.

Para Carvalho, a saída passa pela diversificação das fontes de

financiamento, com a participação de municípios, estados e União no custeio do transporte coletivo. Questionado sobre a viabilidade do modelo apresentado pela NTU, o pesquisador respondeu que sim. Ele também aponta que a participação dos empregadores no custeio da passagem deve ser considerada. “É possível cobrar uma parte dos custos do transporte na tarifa, desde que haja outras fontes de custeio vindas dos três poderes e ligadas à mobilidade. O empregador, sendo um dos maiores beneficiários, também deve financiar uma parcela, afinal, nenhum emprego prospera sem um transporte público de qualidade”, afirma.

Carvalho pontua que a mudança no modelo de financiamento não significa retirar o direito à gratuidade, mas sim transferir para toda a sociedade o custo de uma política pública que beneficia grupos específicos. “Precisamos mudar a fonte de recurso da tarifa. Quando você reduz o valor da passagem, permite que pessoas mais pobres que pagam pelo bilhete usem mais o sistema. Você traz mais demanda e fortalece o transporte público”, explica.

Infraestrutura

Para enfrentar o problema, seriam necessários cerca de R\$ 476 bilhões em investimentos, segundo estimativa da CNT. “Do total, R\$ 86 bilhões seriam investidos em corredores exclusivos, faixas exclusivas e BRTs para melhorar a fluidez do transporte rodoviário, e cerca de R\$ 390 bilhões para ampliar a malha metroferroviária de passageiros do país”, explica Fernanda Rezende, diretora-executiva da CNT.

De acordo com Fernanda, a ampliação da infraestrutura do transporte coletivo é necessária para dar mais agilidade aos deslocamentos,

especialmente nos grandes centros urbanos. “Quando a gente fala de transporte rodoviário urbano, temos no Brasil cerca de 2,5 mil km de vias prioritárias, seja em corredores exclusivos, seja em BRTs. Nós identificamos que, minimamente, seria necessário dobrar essa extensão para que a população tivesse mais celeridade”, afirma.

A proposta da entidade prevê 1.556,5 km de novos sistemas de BRT em mais de 34 cidades, mais que o dobro dos 740 quilômetros atualmente em operação em 15 municípios. Também são estimados 758,8 km de novos corredores em 24 cidades e 158,4 km de faixas exclusivas em seis municípios. Hoje, o país conta com 467 km de corredores em operação, distribuídos por 33 cidades, e 1.198 quilômetros de faixas exclusivas em 41 municípios.

Na defesa da expansão do transporte sobre trilhos, a CNT sustenta que a malha metroferroviária deve ser pelo menos duplicada. Atualmente, o Brasil possui pouco mais de mil quilômetros de extensão de rede, principalmente em regiões com mais de 1 milhão de habitantes. “É preciso que se forme ali um corredor, uma via troncal, com o ônibus alimentando o sistema metroferroviário”, avalia Fernanda.

Fim do assédio

Moradora do Riacho Fundo 2, a fotógrafa e videomaker Mariana Alves, 25 anos, decidiu comprar um carro após encarar, por anos, deslocamentos exaustivos de ônibus para estudar e trabalhar. Para chegar à W3 Norte, onde cumpre expediente, a rotina exigia sair de casa com até duas horas de antecedência para percorrer um trajeto de cerca de 30 km. “Eram sempre de 60 a 90 minutos dentro do coletivo, isso quando não precisava pegar duas conduções para conseguir voltar para casa. Além do desgaste, cheguei a sofrer episódios de assédio sexual no trajeto. Ter um carro não foi um luxo, foi uma questão de necessidade e segurança”, relata.

A redução drástica no tempo de deslocamento trouxe qualidade de vida. “De carro, faço o mesmo trajeto em cerca de 40 minutos. Mesmo com o trânsito pesado do horário de pico, nem se compara”, compara. Atualmente, Mariana compromete cerca de R\$ 2,5 mil por mês com as parcelas do financiamento, seguro e combustível. O impacto no orçamento, no entanto, é visto por ela como um investimento que se paga na qualidade de vida: “O valor é alto, mas compensa amplamente pelo tempo economizado e pela tranquilidade que ganhei.”

Na próxima reportagem da série *Catraca da Exclusão*, o **Correio** mostra os desafios para renovar e transformar a frota de transporte coletivo, além dos gargalos de financiamento e de acesso às linhas de crédito necessárias para modernizar a mobilidade urbana.