

SP 22/03/78

NT 008/78

Função do Serviço de Táxis no Município de São Paulo no contexto dos Transportes Públicos

Getúlio Kyotono Hanashiro

Objetivando caracterizar a função do Serviço de Táxis no contexto dos Transportes Públicos do Município de São Paulo, depreendemos que esta função pode ser vista dentro de quatro perspectivas diversas.

- Como Função Complementar

Na nossa hipótese de trabalho o prioritário é o transporte coletivo ou de massa, caracterizado pelo deslocamento maciço dos passageiros em viagens relativamente longas, interligando zonas espaciais diferentes. Nesse sentido o táxi exerceria uma função complementar, realizando viagens relativamente curtas ou exercendo um função intermodal.

- Como Função Suplementar

Isto é, como suplemento, na qualidade de adicionar-se a um todo para ampliá-lo, ou seja, para adicionar outras opções à oferta dos transportes coletivos existentes. Nessa hipótese o serviço de táxi seria mais uma alternativa modal e, do ponto de vista meramente de deslocamento de pessoas, possivelmente seria concorrente aquelas formas mais massivas de transporte.

- Como Função Substituidora

Como alternativa de substituição do transporte individual ou coletivo. Na perspectiva de alguns setores da população, principalmente os de estratos mais altos, ou de certos segmentos funcionais, o táxi tem sido utilizado com essa função, mormente pelas dificuldades de acesso a certas áreas do município, de estacionamento etc. Ou, ainda, utilizado como lotação na alternativa (mais que substituição) do transporte coletivo para aqueles setores médios da sociedade.

- Como um Sistema Autônomo

Sem vínculo com um sistema mais abarcante de transportes. Normalmente é dentro desta perspectiva que se tem encarado esta modalidade, resultado, assim, ora como elemento competitivo com outros modos, ora como item de consumo de luxo, segundo a tarifa que se imponha.

A relativa deficiência do nosso sistema de transporte, aliada a uma estrutura viária inadequada aos veículos que realizam tais tarefas, levam o serviço de táxis a se ocupar de todas aquelas funções mencionadas, ao invés de ser exclusivamente um meio para complementar os demais modos de transportes, como seria desejável, face, não somente às dificuldades resultantes do elevado preço

dos combustíveis, como também às necessidades de evitar o crescimento desmesurado da frota de veículos, com os conseqüentes problemas de congestionamento, poluição atmosférica e sonora. A imbricação do táxi nas variadas funções de um esquema geral dos transportes, em São Paulo, pode ser melhor apreciada se analisarmos a participação de cada categoria de veículos no conjunto dos deslocamentos de passageiros no município.

Quadro I

Participação dos Táxis nos Modos de Viagem (Diário)

Modo	1.000 Viagens	%
Coletivo	5.473	49 %
Táxi	1.388	12%
Auto (pessoa)*	4.250	38%
Total	11.111	100%

*Considera o motorista e os passageiros.

Fonte: Metrô – SP/PTR, in boletim técnico nº 1, CET

O quadro revela uma alta participação dos Táxis (12%) no deslocamento dos passageiros, notando-se, por exemplo, que eles transportam diariamente mais passageiros que a linha norte-sul do Metrô, considerado como transporte de massa. O sistema de Metrô não está computado no quadro acima, mas os últimos dados indicam uma participação de 8 a 10% no total das viagens.

Esses indicadores demonstram a precariedade do sistema de transporte, resultando em uma alta participação de transporte dos veículos particulares; e se a esses adicionarmos os passageiros transportados por táxi, observaremos que a metade das viagens no Município de São Paulo é por veículos que transportam, em média 1,37 passageiros por carro. A conseqüência dessa situação é óbvia, e não requer demonstração. A elevada demanda de viagens por táxi, por outro lado, gera a existência de uma frota relativamente grande.

A situação do Município de São Paulo não é singular, pois se repete em outras áreas do Brasil, demonstrando que a expansão urbana, no País, se fez destituída de um planejamento adequado. Exceções feitas a alguns municípios, a participação dos veículos individuais é extremamente elevada. Em termos de alternativas modais de transporte de passageiros em áreas urbanas, temos o seguinte quadro:

Quadro II

Alternativas Modais de Transportes de Passageiros no Brasil Composição de Frota de Veículos

Regiões	Automóveis (1.000)	(%)	Ônibus Urbanos	(%)	Táxi	(%)	Total
Brasília	65	96,6 %	257	0,4 %	2000	3,0%	67267
Curitiba	100	97,2%	633	0,6%	2300	2,2%	102933
Goiânia	65	98,0%	350	0,5%	1000	1,5%	66.350
Belo Horizonte	170	96,0%	1693	1,0%	5700	3,0%	177393
Porto Alegre	200	97,4%	1369	0,6%	3917	2,0%	205286
Recife	100	-	646	-	S.D.	-	-
Salvador	69	79,4%	1160	1,3%	16700	19,3%	86860
Rio de Janeiro							

Janeiro	700	97,0%	6116	1,0%	16700	2,0%	722816
São Paulo	1250	96,8%	7763	0,6%	34066	2,6%	1 291829

Fonte: Metrô

Evidentemente é preciso considerar a extrema complexidade das atividades urbanas em São Paulo, fundadas principalmente no uso intensivo de veículos. Mesmo com essa ressalva, não se pode negar a elevada participação de autos de pequeno porte no total de deslocamento das populações e, particularmente, em relação aos táxis, verificamos que é uma tendência persistente ao longo do tempo, como pode ser observado no confronto entre a oferta de táxis e a evolução da população.

Quadro III

Evolução da População e da Oferta de Táxis no Município de São Paulo

Ano	Oferta de Táxis	Habitantes	Habit./Táxi
1972	28.900*	6.360.000*	220
1973	39.700*	6.640.000*	216
1974	31.470*	6.920.000*	219
1975	33.716	7.200.000#	213
1976	34.096	7.480.000*	219
1977	34.115	7.750.000*	227

*Dados estimados – crescimento anual 4%

Estimativa IBGE

Em outras estruturas urbanas mais complexas ou similares à São Paulo, encontraremos, por exemplo, uma relação entre o número de táxi e habitante em proporção mais elevada. Assim, Londres, quando possuía uma população de cerca de 9 milhões de habitantes, contava com 8 mil táxis, o que dá uma relação de 1.125 habitantes por táxi; em Paris essa relação é de 1 para 360 habitantes; Washington D.C. (que na ocasião não tinha ainda um sistema metropolitano) tinha aproximadamente 12 mil táxis para 750 mil habitantes, o que dava uma relação extremamente, 1 táxi para 63 habitantes; mas como foi indicado, Washington apresenta similaridade quanto à oscilação da oferta efetiva que se observa em São Paulo.

É precipitado, no nosso entender, concluir, contudo, que haja excesso de táxis em São Paulo. O que se pode afirmar é que o seu elevado número demonstra a inadequação ou ausência de um modelo de transporte adequado às condições infra-estruturais e sócio-econômicas do Município de São Paulo.

Oferta Oscilante

É preciso ponderar que, se a oferta de táxis, no Município de São Paulo é alta, não é, entretanto, real. Da frota total existente, é provável que menos da metade esteja em operação permanente ao longo de uma jornada de trabalho. Esta situação se deve, em grande medida, à função social do serviço de táxis, pois muitos condutores exercem-na de forma subsidiária como complemento da renda, trabalhando em curtos períodos de tempo.

A demonstração empírica, em termos quantitativos deste quadro, é difícil e exigiria uma pesquisa extremamente trabalhosa e de resultado duvidoso, contudo ele é real e de amplo conhecimento por parte dos órgãos competentes.

Atualmente poderíamos afirmar teoricamente que a oferta efetiva é dada pelas empresas de táxis que trabalham em regime de locação ou diretamente e por uma parte dos profissionais autônomos. Com o disciplinamento e controle exercido junto às empresas de táxis, aquele período inicial de concessão de alvarás para os permissionários, caracterizado mais por especulação que pela oferta de serviços, terminou, em alguns casos, gerando o fechamento de certas empresas. Portanto aquelas

empresas que permanecerem prestando serviços, teoricamente (e a prática confirma) não podem manter seus veículos ociosos, sob pena de prejuízos. Por tais razões é admissível supor que elas contribuam, apesar do relativamente pequeno número de veículos, de forma importante na composição da oferta efetiva. As empresas, em total de 82, participaram com 4627 veículos.

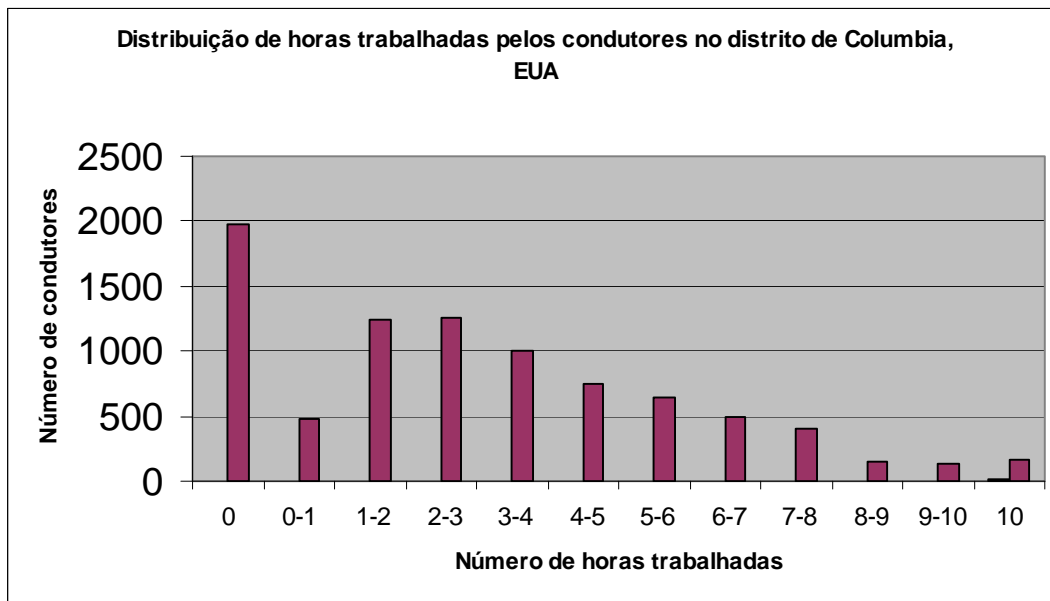
Quadro IV

Frota Total	34.115	100%
Empresas	4.627	13,6%
Autônomos	29.488	86,4%

A oscilação de oferta, como consequência do trabalho esporádico da parte dos profissionais, é encontrada também em outros países, como nos Estados Unidos, na cidade de Washington, onde cerca de 83% de proprietários de veículos próprios (de táxis), 64% classificaram-se, eles mesmos, como trabalhando em períodos parciais (menos de 35 horas por semana).

O quadro V reproduz melhor a situação (1).

Quadro V



(1) Characteristics of Taxicabs Service in the District of Columbia, Information Report nº31, 1970. National Transportation Planning Board.

A situação é provavelmente semelhante à do Município de São Paulo, pois a jornada dedicada ao trabalho determina ou define o volume de frota existente. Assim, diz o relatório que, “como resultado, D.C.” é suprido com um número relativamente alto de táxis e motoristas, D.C., com uma população de 750 mil habitantes tem aproximadamente tantos veículos (12.000), como na cidade de Nova York, com uma população de 8 milhões.

Esse exemplo nos indica a necessidade de uma abordagem mais profunda da existência de oferta oscilante, cujos determinantes não podem ser imputados exclusivamente às leis de mercado, mas devem ser examinados em função de outras variáveis, mormente as de caráter sócio-econômico.

Nota: O presente trabalho faz parte do Estudo Sobre Táxis, desenvolvido pela CET para SMT. Sua publicação, nesta Nota Técnica, foi autorizada pelo Sr. Secretário Municipal dos Transportes.

Getúlio Kyotono Hanashiro
Coordenador Técnico da Assistência 2 da APE