



“Jitney” - Surgimento e Evolução de um Transporte Alternativo

Cesar Cavalcanti de Oliveira
Soheil Rahnemay Rabbani
Paulo Roberto Diniz de Oliveira

Trabalho apresentado em março de 1990
no IV Encontro Norte-Nordeste de Transportes
Públicos, realizado pela ANTP em Natal.



A participação do transporte urbano na vida de uma comunidade tem sido de vital importância. Assim, a qualidade e quantidade do serviço oferecido à população assumem papel relevante.

A incapacidade do transporte convencional em prover o usuário de um sistema que o atenda satisfatoriamente, traduzida em rotas inadequadas, má conservação dos veículos, tempo de viagem e de espera muito longos, heterogeneidade cultural e econômica da população e o grande volume de dinheiro envolvido propiciou, para atender à camada descontente da população com o nível de serviço que está sendo proporcionado, o surgimento de um transporte alternativo: o “jitney”.

O SISTEMA “JITNEY”

O “jitney” é um sistema de transporte alternativo que utiliza veículos de médio e pequeno portes, atuando em rotas relativamente fixas e com horários imprecisos, apresentando competitivo preço de passagem em relação ao sistema convencional.

Os primeiros serviços do “jitney” surgiram nos Estados Unidos em Atlantic City e São Francisco, em 1915. No ano seguinte, já havia aproximadamente 400 veículos operando em Atlantic City. Nesse mesmo ano, São Francisco possuía 700 veículos em operação, número este duplicado em 1917. Apesar desses números significativos, apenas em 1920 a operação de “jitney” foi reconhecida oficialmente, tendo sido regulamentada.

Nos Estados Unidos, além das duas cidades já citadas, há serviço de “jitney” em Chicago, St. Louis, Pittsburgh, Anaheim e Miami.

Fora dos Estados Unidos pode-se destacar serviços de “jitney” em Caracas (Venezuela), Buenos Aires (Argentina), Mayaguez, Ponce e San Juan (Porto Rico), Bogotá (Colômbia), Istambul (Turquia), Cidade do México (México), Beirute (Líbano) e Manila (Filipinas), entre outras.

Uma grande vantagem do sistema “jitney” é o seu amplo alcance de utilização que permite, em horas de pico, a remoção de veículos para cumprir contratos previamente firmados com escolas e condomínios fechados. Nesses casos, caracteriza-se a formação de consórcios visando atender à demanda existente, tendo em vista que a oferta individual é insuficiente. Outras vantagens são: cobrir todo o custo com menor número de passageiros, produzir mais serviço por unidade de capital investido, mais conforto devido aos passageiros andarem sempre sentados e melhor performance do veículo em operação.

As desvantagens do sistema são: reduzida proteção ao usuário, incerteza sobre serviços futuros e maior proporção de acidentes.

A estrutura organizacional do sistema “jitney” é muito pequena e se reduz, na grande maioria dos casos, a apenas uma pessoa, pois o proprietário do veículo é, via de regra, o próprio operador. No Brasil, o operador é secundado por um parente ou conhecido de menor idade, que atua como cobrador.

Além da estrutura organizacional, o sistema “jitney” apresenta três características bem interessantes: a primeira relaciona-se com a disponibilidade de lugares, pois, ao

contrário do que é visto normalmente no transporte convencional, os seus usuários têm lugar garantido para sentar no veículo; a segunda, diz respeito ao relacionamento proprietário/operador e usuário, que inicialmente tende a ser em nível quase pessoal; a terceira, é referente ao pequeno custo de capital, pois no sistema "jitney", devido à sua estrutura simples não há custos com equipamentos e instalações, além dos preços dos veículos serem mais acessíveis.

Com relação ao crescimento do sistema, pode-se destacar a rapidez com que os seus integrantes buscam encontrar o ponto de equilíbrio. Este crescimento pode ser analisado concentrando-se principalmente nos aspectos relacionados com a demanda e a postura do governo.

Com relação à demanda pode-se afirmar que a clientela do novo sistema tende a se fortalecer devido ao bom nível de serviço prestado, caracterizado por sua regularidade e confiabilidade.

Quanto à postura do governo, pode-se dizer que tradicionalmente os governos municipais têm descartado a possibilidade de formalizar os serviços de "jitney" devido ao seu alto grau de complexidade. São identificadas quatro atitudes distintas que caracterizam a postura do governo ao se deparar com o surgimento e crescimento do sistema informal: indiferença, interferência repressiva, condescendência e reconhecimento formal.

Inicialmente, devido ao pequeno número de oferta e demanda, os órgãos públicos e operadores do sistema convencional ignoram os serviços de "jitney".

No estágio seguinte, o incremento da participação do "jitney" passa a ser mais vigoroso, iniciando uma competição com o transporte convencional. Neste estágio, o governo procura de todas as formas possíveis obstaculizar o seu funcionamento alegando que o mesmo não possui qualificação e suporte legal para prestar serviços à comunidade, tornando injusta a competição com o transporte convencional.

A atividade de condescendência passa a ser adotada quando o governo descobre ser incapaz de suprimir a



nova atividade surgida. Pressionado pela opinião pública, satisfeita com o surgimento de uma alternativa de transporte, o governo deixa de lado a sua postura inflexível e busca argumentos em favor da continuidade da nova alternativa.

Finalmente, o governo reconhece formalmente o sistema "jitney" através de sua regulamentação, integrando-o definitivamente ao transporte urbano local.

A atividade de "jitney" traz benefícios para a sociedade, para os seus usuários e para o governo. Com relação à sociedade, os benefícios são: redução do consumo de combustível, menor congestionamento, diminuição da poluição atmosférica, melhoria do nível de mobilidade da população e aumento do uso do solo urbano, tendo em vista a diminuição de veículos particulares.

Para o usuário, reduz tempo de espera e viagem, diminui o *stress* devido ao ambiente ser mais relaxante e elimina ou reduz o uso de veículo particular.

O governo tem como benefícios a redução do transporte subsidiado, pois o usuário do "jitney" paga passagem completa, a melhoria do suporte político devido ao fornecimento de um melhor serviço de transporte à comunidade e, ainda, o aumento de impostos arrecadados.

O "JITNEY" NO BRASIL

A grande maioria das cidades brasileiras apresenta um sistema de transporte urbano incapaz de atender satisfatoriamente a seus usuários, uma vez que as empresas são desorganizadas e administradas empiricamente e os órgãos gerenciadores, quando existem, são mais políticos do que técnicos, apresentando falhas estruturais.

Aproveitando-se dessa situação, surgiu o transporte informal para preencher as lacunas deixadas pelo sistema convencional, oferecendo um serviço mais rápido e regular.

Recente pesquisa realizada pelos autores em alguns municípios da Região Metropolitana do Recife-PE (Igarassu, Abreu e Lima, Paulista, Olinda e Jaboatão) constata que os governos municipais adotam atualmente uma atitude

de condescendência com o sistema "jitney", tendo em vista que o transporte convencional não tem condições de atender sozinho à demanda existente e que os usuários do sistema informal, satisfeitos com o nível de serviço prestado, não admitem voltar a utilizar o deficiente transporte convencional.

Comparação entre os Sistemas Convencionais e "Jitney" no Município de Paulista-PE (linha Rio Doce/Centro)

Indicadores	Sistemas	
	Convencional	"Jitney"
Tempo de Espera	10 minutos	Praticamente inexistente
Tempo de Viagem	26 minutos com atendimento de passageiros (embarque e desembarque) e 18 minutos sem atendimento	14 minutos com atendimento de passageiros e 11 minutos sem atendimento. NCz\$ 0,90 6 minutos
Tarifa (outubro.89)	NCz\$ 0,90	
Intervalo entre veículos (headway)	16 minutos	

Nos municípios citados, o veículo utilizado pelo sistema "jitney" é a Kombi. As maiores vantagens desse veículo são: fácil aquisição, peças e serviços sempre disponíveis a preços mais acessíveis, pequeno custo de capital inicial, maior facilidade para manobrar, menor consumo e menor nível de ruído. Como desvantagens podemos citar: menor estabilidade, menor durabilidade que o veículo de transporte convencional (vida útil de cinco anos contra sete anos do ônibus), pequena capacidade, maior dificuldade para embarque e desembarque de passageiros e pouca mobilidade no interior do veículo.

CONCLUSÃO

O que se pode notar é que os sistemas "jitney" e convencional estão convivendo lado a lado, atendendo a diferentes camadas da população, o que se não os transforma em cooperantes pelo menos elimina a competição conflitante de outrora. Assim, o sistema "jitney" consolida sua posição no mercado de transporte de passageiros,

ros, competindo, devido ao seu caráter informal e estrutura simplificada, em condições mais favoráveis que o sistema convencional, pois apresenta maior mobilidade.

Os dois sistemas contribuem dentro de características próprias para a prestação de um nível de serviço cada vez melhor aos usuários, cuja opção por um deles é baseada em fatores diversos que caracterizam a heterogeneidade existente entre as diversas camadas sociais.

Portanto, as Prefeituras locais devem adotar medidas urgentes para que o sistema "jitney" possa se integrar formalmente ao sistema convencional buscando minimizar os impactos que possam advir dessa integração.

