



## **Mobilidade Urbana no Rio – Um problema**

Debate sobre mobilidade urbana. Rio Como Vamos.

O Rio de Janeiro vive um momento muito particular na sua história. Os grandes investimentos que vêm acontecendo trazem à superfície questões que foram subvalorizadas ou abandonadas durante os últimos anos na cidade. Os protestos que aconteceram em 2013 foram em muito relacionados com temas de mobilidade urbana, e todo esse movimento acabou por trazer à discussão e à crítica popular uma série de problemas que estão por resolver na cidade. A questão da mobilidade urbana é chave no entendimento das demandas que vieram às ruas e é um tema estratégico na melhoria da vida urbana.

O Rio como Vamos, enquanto organização da sociedade civil, e estando consciente da importância que representa a mobilidade urbana para a qualidade de vida dos cariocas, tomou como prioridade essa questão e organizou o debate com a presença de cerca de 50 participantes para que o tema fosse amplamente discutido.

Como é sua metodologia, o Rio como Vamos vem trabalhando sobre indicadores que analisa e valida junto com grupos técnicos. Os diferentes modais, a sociedade civil e o setor público foram interlocutores em 3 encontros que ocorreram durante o ano de 2012, e posteriormente, foi feita uma Pesquisa de Percepção junto à população.

Tendo os dados medidos, conhecendo os indicadores, é o momento de abrir o diálogo com as autoridades e com a sociedade civil. Com o foco na estruturação de um entendimento sobre questões fundamentais da mobilidade urbana, o Rio Como Vamos apresentou os resultados dos encontros técnicos e da pesquisa de percepção, para que pudessem ser assim discutidos abertamente com as entidades presentes.

Durante o encontro foram levantados diversos temas, com diferentes questões relativas à mobilidade urbana. Neste relatório procuramos apresentar o conteúdo considerando temas principais e sub-temas de discussão.

## Sumário

<b>1. Governança</b> .....	3
1.1) Planejamento de transporte vs planejamento urbano .....	4
1.2) Acessibilidade.....	4
1.3) Conflitos na dinâmica de coordenação de planejamento em diferentes níveis (municipal, estadual, empresas de transporte, técnicos) .....	4
1.4) Responsabilidade no trânsito: Comunicação / informação /educação .....	5
1.5 ) PDTU.....	6
1.6) O Conselho Municipal de Mobilidade Urbana.....	7
<b>2. Transporte</b> .....	8
2.1) Sustentabilidade .....	8
2.2) Migração .....	9
2.3) Modais .....	10
a) Transporte particular motorizado.....	10
b) Transporte público .....	10
<b>3. Conclusão</b> .....	15

## A questão da Mobilidade

“2013 vai ser o pior ano do trânsito na história do Rio de Janeiro.”

É consenso entre os diferentes intervenientes que a questão da mobilidade é interdisciplinar, complexa e multidimensional. É uma questão fundamental para entender dinâmicas urbanas em várias escalas (local, municipal, metropolitana, estadual, nacional) e a mobilidade é necessariamente uma questão que não pode ser desconexa da sua condição de resultado de processos governativos nem das suas consequências socioambientais. Da mesma forma, a mobilidade pode ser analisada desde o ponto de vista do cidadão individual, da sociedade enquanto todo, ou através do olhar macro das estratégias governamentais nacionais. No final, todos são responsáveis e vítimas de um processo desconexo e que não responde às demandas que se colocam.

Nesse sentido, se divide neste relatório a questão da mobilidade em duas grandes temáticas – **governança e transporte**. Dentro de cada temática são desagregados sub-temas que foram debatidos ao longo do encontro e que se demonstraram de suma importância para a discussão como um todo.

Dentro de cada tema se procurou incluir alguma reflexão sobre o que a pesquisa de percepção elaborada pelo Rio Como Vamos trouxe de resultados, bem como outras percepções que os participantes no debate trouxeram.

### 1. Governança

A questão da governança foi definitiva tanto nas discussões dos grupos técnicos organizados pelo Rio Como Vamos, como durante todo o debate. A questão da governança se relaciona diretamente com as dificuldades eminentes de elaborar estratégias de planejamento integrado e de gestão entre entidades.

O tema da governança foi abordado dentro das seguintes premissas:

- a dificuldade de governança entre estratégias urbanas (dificuldade de integração e coordenação entre o Planejamento de transporte e Planejamento Urbano), que de imediato localiza a discussão da mobilidade urbana numa perspectiva isolada, não considerando a complexidade e complementaridade da dinâmica urbana;
- o tema da acessibilidade, considerado na medida que é um ponto que diz respeito diretamente ao planejamento de cidade e, antes disso, ao entendimento da cidade como lugar de diferenças, especificidades e demandas que exigem uma governança eficaz e coordenada;
- a dificuldade de diálogo entre atores e níveis de gestão - desde o usuário ao poder decisório, passando por várias escalas, na medida em que prejudica ou bloqueia o estabelecimento de prioridades bem como a construção de métodos de avaliação eficazes do sistema;
- o debate sobre estratégias de informação e comunicação com o usuário, questão fundamental no entendimento integrado do planejamento e no seu caráter público, e no entendimento de questões como educação e responsabilização no trânsito;
- o PDTU, parcialmente apresentado e introduzido no debate enquanto documento de orientação e de estratégia de planejamento;
- o Conselho Municipal de Transporte e Mobilidade Urbana apresentado enquanto espaço de debate e diálogo, numa tentativa de dar um passo em frente na organização governativa municipal de mobilidade urbana.

### **1.1) Planejamento de transporte vs planejamento urbano**

---

Foi debatido e apresentado que apesar dos investimentos existentes no sistema de transporte, as viagens permanecem sendo pesadas, longas, o que tende a pôr em questão o sucesso dos projetos à partida. Tendo como questão principal a necessidade eminente e urgente de pensar cidade como um todo e considerar a mobilidade urbana em toda a sua complexidade, foram mencionadas algumas possíveis estratégias de desenvolvimento urbano que poderiam melhorar o planejamento de transporte. No entanto, as estratégias de integração de planejamento urbano e de transporte não são efetivadas na medida em que esse cruzamento disciplinar e esse pensar conjunto não existe.

Algumas possíveis estratégias de planejamento apresentadas, relativas ao uso do solo em concordância com a perspectiva de melhoria na mobilidade urbana dizem respeito a:

- necessidade de pensar em novas centralidades na cidade (descentralização) - nomeadamente investimentos maiores na Zona Norte e no adensamento urbano da Zona Oeste;
- consideração de uma estratégia de compactação urbana, com uso misto e alta densidade. Nesse sentido, o transporte deverá fazer parte dessa estratégia, para que se torne cada vez mais eficiente a capacidade de deslocamento na cidade – trajetos mais curtos e melhores conexões nos trajetos longos;
- projeto de ocupação do arco metropolitano com investimento na densificação das áreas em torno das estações, entorno da ferrovia, do metrô e do BRT;
- aliviar a concentração de atividades existentes no centro com o objetivo de diminuir a demanda pendular de mobilidade na cidade, abandonando o planejamento radial e optando pela transversalidade dos percursos.
- no momento a estratégia do planejamento urbano municipal é a aposta na redescoberta e revitalização do centro da cidade e da Zona Norte. A ideia é concentrar mais o investimento recuperando essas áreas que vêm sofrendo esvaziamento.

### **1.2) Acessibilidade**

---

A questão da acessibilidade foi levantada durante o encontro, já havia sido considerada nas discussões técnicas prévias organizadas pelo RCV e levantada na pesquisa de percepção. Sendo uma questão de responsabilização social e uma demanda clara por parte da população, é no entanto consensual que a cidade não está pensada para os deficientes físicos e pessoas com mobilidade reduzida. Essa falta de acessibilidade existe tanto no nível do edifício, quanto do transporte e da cidade como um todo. As ruas esburacadas não permitem a mobilidade de todos, e a responsabilização pelo estado das calçadas é partilhada entre diferentes atores. Esse é um tema paradigmático na questão de governança eficaz onde todos os setores deverão trabalhar em conjunto.

### **1.3) Conflitos na dinâmica de coordenação de planejamento em diferentes níveis (municipal, estadual, empresas de transporte, técnicos)**

---

Os conflitos na dinâmica de entendimento e prática de estratégias de planejamento de mobilidade têm diversas origens e características. A dificuldade de coordenação entre técnicos e autoridades competentes e decisórias, que já haviam sido discutidos durante os grupos técnicos, foi retomada no encontro.

Foi apontada a inexistência de um pensar metropolitano no Rio de Janeiro. A região metropolitana não tem um espaço de governança e diálogo, e essa falha não permite ampliar a visão sobre o tema e entender as relações de mobilidade numa escala maior. Foi dada como exemplo a dificuldade de pensar a mobilidade na cidade do Rio de Janeiro sem considerar os municípios

próximos como Niterói, São Gonçalo, ou a Baixada Fluminense.

A dificuldade na construção desse espaço de diálogo metropolitano não deverá, de acordo com alguns dos presentes, ser resolvida no curto ou médio prazo, já que não se assiste a qualquer movimentação por parte do poder estadual que pretenda tornar efetiva essa coordenação. Essa dificuldade impede o pensamento de escala metropolitana do ponto de vista estratégico para a mobilidade como um todo e para a capacidade de coordenar planejamento urbano e de transporte numa mesma discussão e com objetivos convergentes. O planejamento é dependente de governança e a questão de transporte urbano é uma questão política, social, técnica, econômica que necessita de uma organização governativa que seja eficaz e garanta espaços de diálogo para garantir que se aborde o tema em toda a sua complexidade.

Foi apontada a oportunidade dos grandes eventos, nomeadamente da organização dos Jogos Olímpicos de 2016, para pensar em eixos de desenvolvimento estratégicos de mobilidade como por exemplo a criação de um corredor olímpico entre Deodoro, Engenheiro, Maracanã e Sambódromo. O momento foi visto como sendo uma boa oportunidade de desenvolver os transportes de alta capacidade (trem e metrô) nesse circuito.

Também foi apresentada a dificuldade de gerir uma crescente pressão sobre as cidades para a diminuição do número de automóveis e restrições ao seu uso ao mesmo tempo de uma política absolutamente diferente por parte do governo federal que permanece incentivando a indústria automobilística e facilitando a aquisição de veículo particular aos cidadãos. Essa dicotomia política prejudica a eficácia na construção de uma política pública comum.

Apesar de todas as dificuldades de gestão transversal e de coordenação em diversos níveis de decisão, foi lembrado que a promulgação da lei nacional de mobilidade urbana tornou mandatório que cidades com mais de 20mil habitantes apresentem seus planos de mobilidade urbana, tocando em diversos temas desde gestão de demanda até planejamento urbano: até 2015 o Rio terá de apresentar o seu plano de mobilidade urbana.

#### **1.4) Responsabilidade no trânsito: Comunicação / informação / educação**

A informação relativa a temas de mobilidade urbana não tem sido devidamente sistematizada e comunicada aos diferentes atores – desde a sociedade civil até diferentes atores chave no investimento e no pensamento da cidade. Foi levantada a necessidade cada vez mais iminente de melhorar os sistemas de informação e comunicação na medida em que o Rio de Janeiro se encontra no momento num período de grandes investimentos, onde é fundamental a criação de condições de monitoramento e avaliação de política pública. Uma análise quantitativa e/ou qualitativa dos investimentos só poderá ser eficaz caso a informação seja publicada à sociedade civil a tempo útil, permitindo uma crescente participação dos diferentes atores chave e dos cidadãos nos processos de planejamento existentes.

A questão da comunicação e da informação remete também para um tema importante – a educação. A partir do momento em que todos compõem o tecido urbano, é necessário entender o papel fundamental da educação tanto na formação dos profissionais da área de transporte – nomeadamente motoristas, cobradores, etc – quanto da população. No final, todos – desde o pedestre até ao motorista de trem – são parte do sistema de mobilidade e é necessário educar e informar acerca do papel de cada um dentro desse lugar complexo e multilateral. A educação é premissa fundamental para entrar no debate sobre civilidade no trânsito, e esse foi um tema abordado tanto na

Pesquisa de Percepção quanto no debate como sendo importante na melhoria da mobilidade urbana.

O tema da civilidade, por sua vez, encaminha o debate para questões de responsabilização, punição e fiscalização. Uma governança eficaz é capaz de gerir estas questões, e entender que a responsabilização é de todos os intervenientes, e que cada um deverá assumir o seu papel dentro do sistema. Por exemplo, o número crescente de acidentes é uma questão de saúde pública de maior importância e que deverá ser abordada dentro da sua complexidade. Informar, comunicar, educar, responsabilizar e punir são conceitos chave no entendimento do trânsito urbano e suas consequências.

## 1.5 ) PDTU

“ é mais importante para o Rio de Janeiro o sistema de bilhetagem do que o Bolsa Família.”

O plano diretor de transporte urbano (realizado com recurso do Banco Mundial pela Secretaria de Transporte do Estado do Rio de Janeiro através da Companhia Estadual de Engenharia de Transportes e Logística) foi parcialmente apresentado durante o evento e tocou em diversos temas, tendo como principal eixo de discussão o crescente número de veículos individuais motorizados. Sumarizando, de entre as questões apresentadas foi principalmente considerado:

**A necessidade de uma perspectiva integrada de governança e planejamento** - Os resultados do PDTU e seu processo trazem para a discussão novamente a necessidade de pensar novas estratégias para a cidade, integrando política de transporte e de planejamento urbano como um todo.

**A integração tarifária** - Desde a introdução do Bilhete Único no Rio de Janeiro a média de viagens de Metrô, trem e barca subiram, assim como o número de integrações em ônibus. No entanto, caso o Bilhete Único enquanto sistema de integração tarifária seja ampliado e tenha maior adesão, “o sistema de integração do Rio vai explodir”. De fato, no momento atual a opção por uma integração ônibus / ônibus em detrimento de outras se relaciona em grande parte com a realidade do bilhete único – a mesma tarifa de R\$2,75 para duas viagens de ônibus. No caso de o bilhete único equalizar a tarifa em todas as integrações, a tendência imediata é de sobrelotar a demanda nos outros modais (trem, metro, barcas), que não possuem capacidade para responder a essa demanda. Do mesmo modo, o fato de o Bilhete Único permitir integração em dois ônibus pelo mesmo valor, diminui o número médio de viagens na região metropolitana – as pessoas deixaram de fazer muitas viagens a pé / bicicleta, passando a ir diretamente de ônibus e optando por baldear entre dois ônibus.

**O conflito de iniciativas / governança** - As políticas de financiamento do uso do automóvel, incentivando o crescimento da frota – principalmente por parte do Governo Federal – são absolutamente contraproducentes com a necessidade de diminuir o transporte motorizado individual e prejudicam os esforços que possam ser implementados visando o aumento do uso do transporte público (a quantidade média de viagens motorizadas no Rio de Janeiro subiu nos últimos anos 1,75% ao ano). No trânsito, a opção por transportes individuais (60% dos carros do Rio de Janeiro circulam diariamente) é amplificado por um crescimento no número médio de viagens superior ao crescimento populacional.

**A matriz básica de viagem** – Foram feitas pesquisas na região metropolitana sobre trem, metrô, barcas, cargas, ônibus, automóveis e motos procurando construir um entendimento sobre qual seria a matriz básica de viagem dos usuários dos diferentes modais. Essa matriz baseia-se em destino por motivo e destino por modo. Foi feito também um estudo socioeconômico da Região Metropolitana até 2021, analisando a diagonalização da renda (que é em essência, de acordo com William Aquino, a

mudança de pessoas de renda mais baixa para rendas mais elevadas, o que influi diretamente no aumento do consumo), considerando assim mobilidade em relação direta com as classes sociais, pelo - uma mudança socioeconômica implica diretamente uma alteração nos padrões urbanos de mobilidade. Com esses dois estudos foi feita uma projeção de mobilidade e interações de rede que já indicam caminhos de investimento, custo e benefício. No entanto, no processo do PDTU vem-se tornando claro que as propostas que surgem procuram sempre atender a demandas existentes e não se posicionam estrategicamente com planos de médio e longo prazo. Desse modo, não é possível agir em prol de mudanças no desenvolvimento dos sistemas de mobilidade, permanecendo um ciclo de constante atraso e falta de visão de futuro no desenvolvimento urbano como um todo.

**O transporte é uma demanda derivada** – A opção por um modal de transporte em detrimento de outro é uma decisão que se prende a um conjunto de fatores. O custo do transporte não é calculado apenas pela tarifa, ou pelo tempo gasto, mas por todo um conjunto de fatores que tornam um sistema mais atrativo ou menos que outro. Da mesma forma, o custo do transporte não existe só no custo da tarifa, mas no custo que essa opção de transporte reverte para o resto da cidade, para o ambiente, para o bom funcionamento dos outros meios de transporte. A demanda pelo transporte público organiza-se de acordo com essas derivações, e por isso mesmo, sempre que há nova oferta de transporte público – e principalmente quando essa nova oferta traz alguma melhoria na qualidade do serviço – a demanda cresce por esse transporte. Ainda assim, independente da existência de melhorias, a demanda atual na cidade do Rio de Janeiro já é muito superior à oferta.

**A mudança lenta**- A necessidade de uma mudança de estratégia no desenvolvimento urbano é urgente. No entanto é uma mudança lenta e longa. Durante os próximos anos ainda se irá assistir ao aumento contínuo na demanda por deslocamentos pendulares, resultado da organização radial do uso do solo e das linhas de transporte, com epicentro no Centro da cidade. A descentralização será fundamental para tornar cada vez mais eficaz e equilibrado o sistema de transporte em diferentes horários e com diferentes origens / destino na cidade – no momento, nas horas de pico, enquanto alguns destinos estão sobrelotados nos diferentes modais, a volta é vazia e sem aproveitamento da capacidade do modal.

**O automóvel não cabe mais na cidade** – A opção pelo modal automóvel satura completamente as vias e a cidade não tem capacidade para suportar o aumento na frota dos veículos individuais motorizados. É necessário priorizar o *uso social da via*, com investimento em transporte público a circular pelas vias existentes e cada vez menos automóveis. É uma questão de direito ao uso da via por parte das pessoas, numa perspectiva mais igualitária e justa. As vias existentes não suportam mais a demanda existente por espaço, os usuários de transporte público reclamam por melhor serviço. Pegando no exemplo de Copacabana, com a implementação do sistema BRS, temos duas faixas para ônibus com capacidade para média 15mil pessoas, ao passo que em duas faixas para carro a capacidade é em média de 2mil pessoas.

## 1.6) O Conselho Municipal de Mobilidade Urbana

O Conselho Municipal de Transporte e Mobilidade Urbana foi criado pelo Prefeito Eduardo Paes. A necessidade de criação deste conselho já havia sido identificada pelos grupos técnicos organizados pelo Rio Como Vamos. É considerado como um passo importante principalmente porque:

- é um fórum de debate e com poder decisivo, onde participam conselheiros de diversas instituições, órgãos do poder municipal e concessionárias dos diferentes modais, fundamental

no caminho para a garantia de uma melhoria na governança do transporte e da mobilidade na cidade;

- será muito importante também na medida em que auxilia a implementação de projetos – estes são previamente discutidos pela sociedade representada em conselho;
- na necessidade de construção de um plano de mobilidade urbana para a cidade do Rio, a apresentar até 2015, o Conselho poderá ser o espaço de iniciação desse processo.

No entanto, alguma crítica em torno do Conselho Municipal prende-se à sua incapacidade de resolver questões de escala metropolitana ou estadual, e isso é tido como importante na medida em que, por exemplo, as concessionárias do estado do Rio de Janeiro não estarão presentes no conselho – serão representadas pelo poder estadual.

Os ônibus, em contrapartida, estarão representados na medida em que são uma concessão municipal.

Também foi levantada a dificuldade de criação de um Conselho metropolitano e Conselho executivo para ações de governança metropolitana já que, conforme visto na discussão de governança, não existe no momento diálogo metropolitano integrado para possível planejamento, operação e execução a essa escala.

## 2. Transporte

O tema do transporte se debateu em diversas frentes. O ano de 2013 se demonstrou um ano de muita obra e muito pouca entrega, acontecendo no momento simultaneamente 92 obras viárias. Nesse cenário de investimento em transporte, relacionado em grande parte com investimentos relacionados com as obras pré copa e olimpíada (Porto Maravilha, linhas de BRT, etc), a questão do trânsito e do transporte se vem tornando tema indissociável da vida urbana.

A questão do trânsito, quando colocada na Pesquisa de Percepção, apontou de imediato que para a maioria dos inquiridos, seria através de melhorias no transporte público que se teria impacto mais positivo no trânsito da cidade. De fato o transporte público foi tema fundamental durante a discussão, considerando os diferentes modais. Ainda dentro do tema do transporte e do trânsito surgiram tópicos que se relacionam com a sustentabilidade da vida urbana e do usuário do sistema de transportes, nomeadamente questões relacionadas com meio ambiente e o tempo de deslocações.

### 2.1) Sustentabilidade

Na Pesquisa de Percepção do Rio Como Vamos ficou claro que a população relaciona diretamente a questão da mobilidade urbana com a questão de sustentabilidade. A questão de sustentabilidade foi mencionada durante o debate, tanto diretamente relacionada à questão do meio ambiente mas também em relação ao tempo.

A sustentabilidade é em si mesma um tema complexo que envolve diferentes variáveis. Na avaliação feita na pesquisa de percepção, o trânsito como um todo foi pior avaliado do que o sistema de transporte público. A lentidão e os engarrafamentos, consequência muitas vezes de falta de civilidade no trânsito e governança como um todo, fazem com que as pessoas tenham cada vez menos tempo para as suas atividades. O fato de se gastar cada vez mais tempo no trânsito é prejudicial tanto para potenciais investidores na cidade como para o usuário do sistema de transportes que perde horas do seu dia preso em engarrafamentos, oferecendo prejuízos tanto na vida do indivíduo quanto na sustentabilidade da vida urbana. Cada ser tem 24 horas diárias, e esse tempo é



um bem que pode ser medido quantitativa ou qualitativamente. Numa empresa, num grupo social, ou num ser individual, a sustentabilidade está diretamente relacionada com a qualidade de vida que, por sua vez, tem a mais completa relação com a forma como investimos o nosso tempo.

A questão da sustentabilidade também não pode ser dissociada da questão do planejamento de uso do solo. As discussões seguem juntas e complementares, e temas como o de compactação de cidades, uso do solo com atividades mistas, descentralização das atividades econômicas, são fundamentais para atingir uma verdadeira diminuição no número e no tempo das deslocações urbanas, na garantia de maior fluxo e logo, menores emissões de gases poluentes, maior uso de sistemas não motorizados e maior qualidade de vida urbana para todos.

## 2.2) Migração

Tendo como consensual a necessidade de reduzir o número de veículos motorizados individuais na cidade, foi discutido ao longo do evento algumas dificuldades encontradas para que se possa efetivar o processo de migração de modais para transporte público. De acordo com a pesquisa de percepção, 52% dos usuários de carro abandonariam o transporte individual caso houvesse boas alternativas de transporte público. A questão levantada ao longo do debate se focou em como é possível incentivar a migração do transporte individual para o transporte público, ou qual o mecanismo a adotar para fomentar essa migração, na medida em que não é possível proibir o uso automóvel ou impor-lhe restrições sem a garantia de alternativas.

A questão da migração de transporte prende-se sobretudo com questões de governança em vários níveis de poder decisório e de coordenação entre os diferentes modais de transporte. Novamente, não é possível pensar numa migração plena de modais de transporte dissociada de um planejamento urbano integrado que permita a criação de sistemas de transporte que satisfaçam uma estratégia urbana coesa e pensada a médio / longo prazo. De qualquer forma, foram apresentados durante o encontro aquelas que seriam as duas medidas principais para fomentar a migração de modal: acabar os incentivos ao transporte individual e resolver os entraves ao crescimento do transporte público.

Qualquer iniciativa que pretenda limitar o uso do transporte individual deverá ser acompanhado de uma política nacional sensível a essa necessidade. As políticas de financiamento do uso do automóvel, incentivando o crescimento da frota – principalmente por parte do Governo Federal – são absolutamente contraproducentes com a necessidade de diminuir o transporte motorizado individual e prejudicam os esforços que possam ser implementados visando o aumento do uso do transporte. Acrescido a isso, e conforme dito anteriormente, a opção por transportes individuais é amplificado por um crescimento no número médio de viagens superior ao crescimento populacional, congestionando cada vez mais as vias da cidade.

Considerando que o transporte possui uma demanda derivada, se infere que a melhoria de um determinado modal ou sistema resulta diretamente numa maior procura por esse sistema, Assim, só existirá uma real migração do transporte motorizado individual para o sistema de transporte público quando este for conexo e complementar, garantindo maior número de alternativas de transporte e trajeto e permitindo que todo o percurso seja concretizado por transporte público. A transversalidade da rede e integração entre diferentes modais são temas chave a considerar nesse intuito, mas também é fundamental considerar a necessidade de aumentar a frota de transporte público de qualidade que se prepare para o aumento de demanda e um aumento na extensão do sistema.

Se por um lado é consensual que a melhoria nos sistemas de transporte coletivo é uma

estratégia positiva de atração a favor do transporte público, não têm sido implementadas ou pensadas políticas que dificultem ou desfavoreçam o uso do automóvel. A situação atingiu o limite e hoje, com a saturação das vias é cada vez mais indispensável uma discussão em torno da restrição de circulação de veículos particulares motorizados e medidas que restrinjam a opção por esse sistema.

## **2.3) Modais**

---

### **a) Transporte particular motorizado**

Juntamente com o debate em torno da migração de modais foi levantada a questão de que a mudança na opção de transporte, relacionado com a escolha de modal, é antes de tudo uma necessidade de mudança de paradigma mundial. É necessário romper com o paradigma que sustenta um sistema econômico com base no transporte individual e entender o tema dentro da sua complexidade política e de governança. A questão política, social, econômica, técnica e inclusive psicológica do transporte são pontos que deverão ser considerados quando se pretende uma discussão séria e profunda sobre o que são de fato causas e consequências para que se possa entender, pensar e construir uma estratégia de migração no sistema de transporte.

#### **Investimentos / ganhos**

- De 2008 até hoje, houve um aumento de 300 mil carros na cidade do Rio de Janeiro e o número de motos cresce de 170mil para 250 mil. No Brasil, a taxa de motorização aumenta de 70 para 120 milhões de veículos. Este crescimento é resultado de anos de investimento dando prioridade ao transporte individual. No Brasil são emplacados em média 3 milhões de carros por ano.
- A indústria automotiva tem hoje em dia um papel muito importante na economia nacional e mundial, sendo que grande parte do sistema produtivo mundial se apoia em diversas fases e necessidades dessa indústria.

#### **Dificuldades / desafios**

- Conforme dito anteriormente, o uso do transporte motorizado individual não tem mais lugar na cidade do Rio de Janeiro. As vias estão em limite de saturação, e o veículo individual motorizado tem exigências energéticas, de espaço e de investimento que a cidade não suporta mais. É consensual durante todo o debate a urgência na necessidade de migração entre o modal individual motorizado para modais coletivos de transporte. Existem várias possíveis estratégias para que essa migração possa ser efetivada, que se relacionam ora com estratégias de planejamento urbano, ora com a melhoria e investimentos nos sistemas de transporte coletivo, ora com políticas de desincentivo ao uso do veículo individual motorizado.
- A maior parte dos acidentes de trânsito tem envolvimento de veículos motorizados individuais.
- A insustentabilidade do veículo individual motorizado toca em diversos níveis, desde o econômico, a temas de segurança, saúde, educação. O custo social do uso do automóvel é muitas vezes incalculável e o nível de discussão não se limita ao pensamento de medidas pontuais, mas a necessidade de uma visão integrada do tema.

### **b) Transporte público**

O restabelecimento da rede de transporte público de alta capacidade é no momento, o eixo estratégico na área de transporte coletivo da prefeitura. É reconhecido o mau estado do transporte coletivo de alta capacidade – anos de desinvestimento, de abandono, que culminaram numa situação crítica dos diferentes modais de transporte. O sistema de trens foi sendo desmontado, com investimento praticamente nulo ao longo de décadas, ao passo que o sistema de metro não teve

investimentos capazes de equilibrar essa perda dos trens. Abandono por um lado e não investimento por outro levaram a cidade à situação que se encontra hoje em dia – saturação das linhas, falta de frota e uma desconexão entre o crescimento urbano e a evolução dos transportes de alta capacidade. Uma megalópole como o Rio de Janeiro precisa de apostas de alta capacidade, e esse tema foi largamente discutido durante o encontro.

## **Ônibus**

Circulam na cidade do Rio cerca de 9000 ônibus diariamente. Com uma qualidade de serviço fraca, o sistema necessita de uma reavaliação total e um re-entendimento do seu papel na mobilidade da cidade. Os ônibus vieram ocupar o espaço deixado aberto pela escassez de sistemas de alta capacidade, de uma forma anárquica e desorganizada.

### **Investimentos / ganhos**

- Aproveitar o fórum da CPI dos ônibus para discutir o desenvolvimento do sistema;
- organização do sistema de ônibus através da implementação de sistema de BRT e BRS. Os ônibus, enquanto sistema de média capacidade, serão alimentadores do sistema de alta capacidade do BRT, deixando de completar longas distâncias como acontece hoje em dia.
- O BRS, enquanto estratégia de organização e coordenação das linhas de ônibus existentes e de criação de faixas de circulação exclusivas na cidade, é um sistema em fase de ampliação que já apresentou resultados nas experiências existentes, nomeadamente em Copacabana. A rede será implementada e ampliada onde não haverá implementação do sistema BRT (onde não é possível criar faixas segregadas)..
- O BRS garante melhorias significativas no sistema de ônibus e na qualidade do seu serviço, nomeadamente no aumento da previsibilidade e na diminuição dos tempos de viagem. Será implementado principalmente na Zona Sul, centro e grande Tijuca até ao grande Méier.
- Para aumento da previsibilidade está sendo implantado um sistema por GPS que permita ao usuário saber quando o ônibus vai chegar. O sistema funcionará a partir do segundo semestre de 2014.
- Objetivo de chegar a 2016 com uma diminuição no número de ônibus em torno de 2500 carros, através da racionalização, organização e melhoria do sistema (com sistema BRS), junto com um novo conceito de transporte sobre pneus – sistema troncal e alimentador (BRT).

### **Dificuldades / desafios**

- As deficiências no transporte por ônibus apresentadas na pesquisa de percepção são relacionadas com questões físicas do transporte, conforto e diminuição do tempo de espera. É unânime a opinião de que o sistema de ônibus da cidade tem um padrão de qualidade muito ruim. É ilógico, desqualificado, confuso, e cresceu anarquicamente. Não existe padrão de atendimento, o que acaba por resultar numa qualidade de serviço muito fraca, sendo hoje um sistema praticamente ingerenciável.

## **Metrô**

### **Investimentos / ganhos**

- No momento há um investimento em andamento no modal de metro com a construção de 16 km de vias, o que se constitui como o maior crescimento do sistema desde a sua inauguração. Com a compra de novos carros está aumentando a totalidade da frota, e essas medidas pretendem tornar mais eficaz o modal, crescendo o número total de passageiros (hoje em dia, uma média de 650.000 passageiros / dia).

### **Dificuldades / desafios**

- A avaliação feita na pesquisa de percepção identifica a falta de linhas de metrô, condições físicas e conforto como razões para optar por transporte individual em detrimento deste modal de transporte coletivo.
- Desde a inauguração do metrô, só foram comprados novos carros há cerca de cinco, seis anos. Durante um período de mais de 20 anos não houve aumento ou melhoria da frota existente.
- O crescimento das linhas de metrô foi sendo feito a um ritmo muito lento ao longo dos anos (600 a 800 mts por cada 4 anos), o que não acompanhou o crescimento da cidade. Essa falta de investimento no sistema de alta capacidade acabou por dar origem a um crescimento muito grande nos sistemas de média e baixa capacidade (ônibus e vans). Esse desinvestimento no sistema de alta capacidade é apresentado como sendo uma das grandes razões para a inversão na lógica de transporte na cidade e na sua região metropolitana – cada vez menos pessoas usando o transporte de alta capacidade e as ruas cheias de sistema de média e baixa capacidade.
- Os 16 km de vias em construção não se apresentam como construção efetiva de nova linha de metrô mas, na prática, como um prolongamento da linha existente. Essa obra, estimada em R\$8 bilhões e meio, poderá ver questionada a sua eficácia estratégica quando avaliado no seu custo / benefício final no que respeita ao impacto que poderá ter na mobilidade da cidade como um todo e na melhoria do modal de transporte.

### **Trem**

No momento, o trem transporta cerca de 550.000 passageiros / dia. Apesar da rede ampla existente, o trem do Rio de Janeiro não consegue responder enquanto transporte de alta capacidade de qualidade para a cidade.

### **Investimentos / ganhos**

- Os investimentos atuais no sistema de trem incluem a aquisição de novas composições (aumento da frota) e melhor sinalização.
- Há o objetivo de aumentar o número de passageiros para perto de 800 mil/ dia, e recuperar o sistema já existente, abandonado ao longo de décadas de desinvestimento. Não há no momento perspectiva de aumento das linhas existentes ou de ampliação do sistema como um todo. No momento, a Supervia tem capacidade para aumentar em 40mil passageiros / hora / sentido.

### **Dificuldades / desafios**

- Na Pesquisa de Percepção do RCV, é identificada a falta de linhas, de condições físicas e de conforto como principais causas da não opção pelo sistema de trem. A dificuldade de investimentos se prende com falta de tempo e de recursos financeiros para investir num projeto de longo prazo que respondesse a essa demanda.
- O investimento da Supervia na ordem de 3 bilhões por ano em manutenção entre 2009 e 2020, é um investimento baixo e que dificilmente permite a melhoria e desenvolvimento do sistema.

### **BRT**

Considerando a necessidade de investimento em sistema de transporte de alta capacidade, e tendo em conta as dificuldades de recursos / tempo para ampliação dos modais por trilhos, o BRT é apresentado como a estratégia encontrada para melhorar o transporte urbano num espaço de tempo menor, com investimentos inferiores e potenciais resultados positivos.

### **Investimentos / ganhos**

- O BRT organiza o sistema de ônibus e potencializa os modais de alta capacidade através de uma estratégia de intermodalidade, dentro do conceito de sistemas troncais e alimentadores.
- É um sistema bastante flexível, o BRT permite que alguns dos problemas / dificuldades que possam surgir durante a sua implementação / funcionamento possam ser avaliados, equacionados, melhorados / corrigidos.
- O BRT procura criar conexões que não existiam na cidade em sistemas de alta capacidade – ligação com a zona oeste, ligação da cidade como um todo com a Ilha do Governador, conexões com os modais metro e trem e apostar num sistema de alta capacidade para a Avenida Brasil.
- De acordo com a ONG ITDP, o BRT Transoeste é padrão de qualidade ouro. Foi feito um estudo de impacto após os primeiros 9 meses de funcionamento do BRT Transoeste, e desse estudo foi possível entender as maiores dificuldades e ganhos no que respeita mobilidade e conforto dos passageiros dentro do sistema e temas de meio ambiente.
- O sistema de BRT terá mais de 150 km de vias que deverão transportar aproximadamente 2 milhões de passageiros /dia em 2016:
- A implantação do corredor Transbrasil, de Deodoro ao Castelo, irá desafogar a Avenida Brasil com vias expressas de alta capacidade, reduzindo o número de ônibus que circulam hoje em dia na Avenida e organizando o sistema de transporte na região.
- Grande adesão: na linha Transoeste, já inaugurada (ainda não concluída até Campo Grande e desde Alvorada até Jardim Oceânico), a previsão de transporte de 95mil passageiros/dia já foi ultrapassada.
- O passageiro do Transoeste ganhou no tempo total de viagem entre Santa Cruz até Alvorada, uma média de 40 minutos, e o nível de conforto é maior do que seria num sistema de ônibus comum.
- No tema do meio ambiente, existe um ganho na redução do uso de combustível em relação aos ônibus atuais, mas que só existe considerando um prazo de 20 anos de funcionamento do sistema.

### **Dificuldades / desafios**

- A pontuação de qualidade ouro atribuída ao BRT indica uma boa qualidade do serviço. No entanto, o Transoeste (única linha de BRT construída no momento) foi considerado primeiramente um projeto muito bom, mas no momento de obra e funcionamento vem encontrando problemas diversos relativos principalmente a quesitos de lotação, manutenção de vias, segurança na acessibilidade do pedestre, integração com outros modais. É olhando para os problemas já apresentados pela linha Transoeste que se podem induzir questões que poderão repetir-se nas linhas que estão em construção:
- A capacidade do sistema de BRT poderá estar condenada desde o início. A linha Transoeste já tem a sua capacidade apertada e ainda não foi concluída em toda a sua extensão. Transporta no momento 120 a 125mil passageiros/dia, se prevendo que com a inauguração do metrô até Jardim Oceânico e extensão total da transoeste esse número possa explodir para uma demanda de 220mil passageiros / dia.
- As integrações tarifária, infraestrutural e de informação com outros modais são inconsistentes e poderão ser muito melhoradas. De fato, a integração entre o BRT e os modais não motorizados (bicicleta, caminhada, etc) é muito frágil, e essa questão prejudica a concretização plena do objetivo de trazer o usuário para o sistema e fazer do sistema ponto chave na diminuição do uso de transporte individual motorizado. A integração com o modal de bicicleta é extremamente

fraca. Falta de conexões, de bicicletários, não existência de sistema de bicicletas públicas na proximidade da linha. A integração com o trem também é difícil, nomeadamente na estação de Santa Cruz.

- No que diz respeito à mobilidade do sistema, o aumento exponencial de passageiros que se assistiu e que se prevê aumentar cada vez mais, o BRT sofre consequências, assim como os outros modais existentes, de um uso de solo errôneo e insustentável. Não será possível um sistema de transporte, ou até mesmo todo um planejamento integrado de sistemas de transporte dar conta de uma discrepância de investimento de uso do solo, com atividades centralizadas em pontos muito específicos da cidade que tornam insustentável os deslocamentos urbanos. As distâncias percorridas são enormes, o tempo gasto é muito significativo e as dificuldades de mobilidade têm em sua grande parte origem na falta de planejamento urbano integrado e de governança eficaz.
- O tempo gasto pelo usuário no sistema de BRT é ambíguo. Se por um lado o tempo de viagem diminuiu, por outro lado o tempo de espera e tempo gasto nas baldeações aumentou – durante o horário de pico, o tempo de espera para um passageiro conseguir entrar no seu ônibus pode chegar até 40 minutos. No final, o tempo total gasto pelo usuário não se diferencia muito do que era gasto no mesmo percurso, antes do BRT.
- No que respeita à transferência modal, a grande maioria dos usuários (85%) eram já usuários do sistema de ônibus: não existe de fato uma conquista de migração de transporte individual para o sistema BRT.
- Há uma necessidade de aumento da frota existente e de melhoramentos nos procedimentos de embarque.

### **VLT**

#### **Investimentos**

- Um sistema de VLT vai ser implantado no centro da cidade. É considerado o sistema ideal para o centro, onde se pretende diminuir bastante o número de ônibus que chegam ao centro, e fomentar o uso da bicicleta.

#### **Dificuldades**

- Foi apresentado como sendo um sistema menos flexível que o BRT, com maior dificuldade de conexão e menos capacidade para passageiros. Desse modo, o seu formato é considerado ideal para a região central da cidade, percorrendo pequenas distâncias.

### **Barcas**

#### **Investimentos / dificuldades**

- Considerando o estado de saturação da ponte Rio / Niterói, as barcas são um meio de transporte essencial entre as duas cidades. O reforço do sistema das barcas é fundamental para garantir o fluxo entre as duas cidades e também para que não aumente no futuro o número de veículos a entrar na cidade do Rio de Janeiro, vindos de Niterói. É um sistema que também já se encontra saturado e com falta de investimento.

### 3. Conclusão

Durante décadas o Rio de Janeiro, e verdadeiramente, o Brasil como um todo, assistiu a um investimento feito nas cidades com objetivo de aumento da frota de transporte individual.

Hoje o desafio que se apresenta é de mudar essa linha de investimento e priorizar sistemas de transporte mais sustentáveis, nomeadamente o transporte coletivo e modais não motorizados. Hoje também se sabe, pela experiência já existente, que quando o sistema de transporte melhora, a demanda aumenta. Os usuários optam pelo melhor sistema, e considerando a demanda já existente, os investimentos atuais não fazem frente ao panorama da cidade hoje em dia em termos de transporte. Um planejamento de transporte que lide apenas com a demanda existente está condenado a corrigir questões que se saturam rapidamente: é necessário elaborar planejamento de transporte que seja propositivo para o futuro desenvolvimento. É absolutamente ingerenciável e apresentou-se como tema crítico ao longo do encontro, a dissociação existente entre planejamento de transporte e planejamento urbano. As duas disciplinas têm de se complementar, cruzar, dialogar para que se atinja uma maturidade de planejamento e de discussão municipal no que concerne à real complexidade da mobilidade urbana.

Qualquer política de transporte que não seja integrada com políticas de uso do solo estará condenada ao fracasso. A cidade se constrói na dinâmica entre práticas, usos, deslocamentos. Enquanto os investimentos persistem no modelo existente, saturado, o desafio da mobilidade e, em específico, do transporte de pessoas na cidade, entra num ciclo de proposta / saturação. A demanda na cidade que temos hoje é consequência clara da falta de uma visão global do planejamento urbano e é em si mesma causa de uma dificuldade de entendimento de caminhos alternativos no pensamento estratégico de mobilidade urbana. As pessoas precisam se deslocar e considerando que o transporte coletivo não atende a essa demanda em níveis mínimos de qualidade, os usuários optam – sempre que possível – por adquirir o seu veículo individual. Essa opção é sempre a menos sustentável para o bom desenvolvimento urbano e a mais bloqueadora de qualquer perspectiva positiva de mobilidade urbana.

Com a demanda no transporte coletivo sempre um passo à frente da oferta, prossegue o aumento na frota de transporte individual, e se tornando difícil não investir em mais área asfaltada de circulação de veículos. E nisto, o ciclo recomeça, sem que se encontrem ações realmente propositivas de uma mudança de paradigma na cidade. E como foi aberto em tema neste encontro, essa mudança de paradigma terá de partir de todos, da mesma forma que a responsabilização pelo estado atual da mobilidade que temos no Rio de Janeiro é de cada usuário, de investidores, e do poder público.

Acrescenta-se também a demanda individual de uma boa política de transporte, de uma estratégia eficaz de mobilidade urbana, de uma consideração integrada de planejamento: a qualidade de vida dos cidadãos, o direito ao acesso aos serviços, à educação, à saúde, e a diferentes oportunidades de desenvolvimento pessoal (econômico, social, político, etc) são questões intimamente relacionadas com a mobilidade na cidade e com o direito de ir e vir pleno, justo, o mais igualitário possível.

Finalizando, as distâncias, a falta de acesso a bens e serviços na cidade são fatores importantíssimos de exclusão, afastamento e injustiça urbana. A discussão da mobilidade deve aproximar-se também dessa natureza e encarar de frente os desafios que lhe são colocados todos os dias por cada um que pretende viver numa cidade plena de direitos e nesse sentido qualquer

mudança, qualquer projeto ou estratégia deverá incluir participação do cidadão e discussão na sociedade, já que “é muito difícil mudar o que quer que seja sem que os cidadãos possam falar”. Essa participação deverá ser uma participação informada, qualificada, que enriqueça o debate e que caminhe no sentido de concretizar um projeto de cidade integrado.