

Curso de Gestão da Mobilidade Urbana

Ensaio Crítico – Turma 11

O Preço da Mobilidade

O caos instalado no município do Rio de Janeiro e na região metropolitana.

Daniel Donato Daneluzzi (*)

Resumo:

Este trabalho tem por objetivo elucidar os impactos sofridos para as mudanças necessárias para implantação do plano de mobilidade urbana no município do Rio de Janeiro e na região metropolitana.

“Não existe modalidade de transporte que, isoladamente resolva todos os problemas. Levando-se em conta que as três variáveis mais importantes na mobilidade são a acessibilidade, o tempo de espera e a velocidade do equipamento, de nada adianta termos uma ou duas delas se não tivermos a terceira.”

Oskar Coeter

O município do Rio de Janeiro com extensão da região metropolitana cujos alguns municípios funcionam como bairros do Rio de Janeiro, como outras cidades do Brasil, ficou estagnado por décadas no que tange a políticas de transportes e projetos de melhorias para a mobilidade urbana.

Em face aos grandes eventos que estão por vir, como a Copa do Mundo este ano e as olimpíadas de 2016 e os que já aconteceram como a jornada mundial da juventude e copa das confederações, a cidade virou um verdadeiro canteiro de obras e com muitas adaptações, até que os planos estejam concluídos e desta forma a mobilidade urbana está sendo muito impactada negativamente.

O tempo médio de deslocamento casa- trabalho que já era o segundo maior do Brasil e o terceiro maior entre capitais mundiais, perdendo apenas para São Paulo e Xangai, deve estar nos dias atuais pelo menos em segundo lugar se não em primeiro, tendo em vista que de acordo com dados do IBGE de 2010 o Rio de Janeiro figurava com média de 42,6 minutos, São Paulo 42,8 e Xangai perto do 50 minutos.

E, tendo em vista das obras necessárias que ainda estão por vir, o deslocamento casa-trabalho ainda deverá aumentar.

Modelagem anterior/atual do sistema

O modelo anterior/atual (pois estamos em processo de migração) de transporte é baseado no transporte por ônibus. Os outros modos de massa como trens e metros encontram-se em processo de ampliação, mas devido a inoperância e falta de investimento nas últimas décadas torna esta operação custosa para cidade e para quem nela vive.

Modelagem proposta

Tendo em vista as necessidades de mudanças para melhorar a mobilidade urbana, o novo modelo a ser criado envolve novos modos que até então não existiam e são eles:

- BRS (*Bus Rapid Service*) ou Serviço Rápido de ônibus são corredores com faixas exclusivas para ônibus. Já foram implantados mais de 20 quilômetros até o momento.
- BRT (Bus Rapid Transit), ou Transporte Rápido por Ônibus, é um sistema de transporte coletivo de passageiros que proporciona mobilidade urbana rápida, confortável, segura e eficiente, por meio de infraestrutura segregada com prioridade de ultrapassagem, operação rápida e frequente, excelência em marketing, oferecendo um serviço ao usuário de transporte coletivo de média capacidade, que operam com veículos articulados ou bi articulados em canaletas de tráfego exclusivas. Estão sendo construídos um total de quatro BRT's perfazendo um total de 145 km de vias exclusivas
- VLT (Veículo Leve sobre Trilho) é um pequeno trem urbano e movido à eletricidade. Seu tamanho permite que sua estrutura de trilhos se encaixe no meio urbano existente, e funciona como uma espécie de Metrô de Superfície. No Rio de Janeiro o VLT deverá ligar a Rodoviária Novo Rio, até o Aeroporto Santos Dumont, atuando diretamente no centro da cidade, passando pela Leopoldina, Central do Brasil e estação das Barcas. A distância média entre as estações será de 400 metros, cada composição terá capacidade de 450 passageiros, com tempo médio de espera entre 2,5 e 10 minutos, dependendo da estação.

Os investimentos para os novos modos acima e para ampliação de trens metrô e barcas giram em torno de R\$ 18 bilhões e prazo de implantação é até 2016.

Impactos na vida do cidadão

Como fazer estas mudanças que envolvem demolições, interdições, desapropriações, mudanças de sentidos em vias sem atingir a população?

Impossível, pois este é o preço que a população tem que pagar pela inatividade dos governantes durante décadas e o relógio está correndo para se cumprir os investimentos já iniciados.

Aliados a uma série de transtornos em virtude de a cidade ter se tornado um verdadeiro canteiro de obras, no dia 20 de fevereiro os sinais de trânsito praticamente entraram em colapso, operando com a programação que é utilizada na madrugada onde alguns ficam piscando em amarelo, fato este ocorrido na zona sul, zona norte e centro. Os tempos de viagem que já haviam aumentado, neste dia ficaram inviáveis até de se calcular.



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

Este fato aconteceu três dias depois da mudança nos itinerários e pontos de desembarque no centro da cidade, que fez com que a população ficasse perdida sem saber onde desembarcar ou embarcar, fazendo com que a população migrasse para o metrô, que bateu recorde de passageiros neste dia, por ser a opção mais viável, mas sem suporte para transportar com a mínima dignidade seus passageiros.

No dia 27 de fevereiro, aconteceu um movimento que paralisou mais de 5 horas o BRT Transoeste por parte dos usuários que não conseguem embarcar nos ônibus e quando conseguem tem que viajar totalmente imprensados. Um serviço tido como modelo em outras capitais está tendo sua imagem denegrida por falta de veículos para atender a demanda de passageiros.

Conclusão

O Rio de Janeiro serve de estudo de caso, para cidades que querem implantar novos modelos para atenderem as necessidades da mobilidade urbana, se antecipem e comecem o quanto antes, pois com o crescimento acelerado que vivemos, cada dia fica mais difícil de se colocar em prática projetos necessários para melhoria da qualidade de vida da população.

() Daniel Donato Daneluzzi é Gerente Operacional na Rio Ita Ltda*