

## **Curso de Gestão da Mobilidade Urbana**

### **Ensaio Crítico - Turma 5**

#### **Mobilidade Urbana na Cidade do Rio de Janeiro**

**Gabriela Santa Cruz Neves Kwok (\*)**

A trajetória de crescimento urbano da cidade do Rio de Janeiro sofreu uma transformação radical a partir do século XIX, com a chegada da família real à cidade. Partiu de uma centralidade duramente conquistada sobre mangues e entre morros, com uma atividade portuária muito forte, e que aos poucos foi se espraiando para localidades mais distantes como forma de criar novos espaços de moradia e trabalho. Dividida ao longo dos séculos em áreas ricas x áreas pobres, a cidade teve seu território segregado a partir de políticas públicas errôneas e mau planejamento. O Rio recebeu migrantes e imigrantes de todas as partes, abriu caminho para o progresso das indústrias e dos carros, e deixou em seu passado, ou mesmo para os pobres, os bondes e trens. Chegou ao século XXI como uma grande metrópole conurbada, potência mundial no turismo, mas que ainda assim, possui os mesmo problemas sociais e urbanos do passado.

Hoje a cidade possui uma população de 6.390.290 (IBGE<sup>1</sup>, 2012), que vive em um ambiente altamente urbano, e onde a qualidade de vida está diretamente relacionada com o que é ofertado em termos de serviços públicos. Assim como muitas metrópoles pelo mundo, o Rio possui inúmeros problemas gerados a partir de políticas urbanas equivocadas e que só acentuaram a estratificação geográfica. Esta realidade tem profundas implicações com os esforços de inclusão social e luta contra a pobreza, e está diretamente ligada ao desenvolvimento urbano. “Os sistemas de transporte são um dos elementos centrais que definem as dinâmicas de desenvolvimento urbano, para o bem e para o mal. A mobilidade urbana é determinante para a produtividade econômica da cidade como qualidade de vida de seus cidadãos e o acesso a serviços básicos de saúde e educação” (Vasconcellos, et al., 2010).

Uma rede complexa interligando diversas forças e interesses da população, do governo e de toda uma economia influenciam diretamente a ocupação do território e a organização do fluxo de mobilidade. Segundo Vasconcellos (2012) alguns desses agentes podem explicar o desenvolvimento urbano e sua relação com os sistemas de transporte e mobilidade: o Setor financeiro, Indústrias, comércio e serviços, Indústria automotiva, Valor e uso da terra urbana, Interesses e necessidades das pessoas, Construção civil, Políticas de Estado, Sistemas existentes de transporte e trânsito, Processos migratórios e Sistema político e econômico. É um conjunto de forças e interesses diversos que abrangem indivíduos, governo e organizações privadas.

---

<sup>1</sup> IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia Estatística

As interações entre os agentes citados acima influenciam diretamente o espaço urbano e a forma como se organiza o transporte dentro de uma cidade. Este processo complexo de construção, e a atuação destes agentes, não é um fato que ocorre somente nos dias de hoje. A história da evolução da cidade do Rio de Janeiro também está fortemente marcada por decisões tomadas em um passado, mas que perduram até hoje. O desafio está em minorar ou eliminar os problemas atuais de mobilidade, e quais atitudes podem ajudar neste sentido.

Analisando o histórico das formas de ocupação dos territórios na cidade do Rio pode-se observar que ela está diretamente relacionada com a organização do sistema de mobilidade. O desenvolvimento dos bairros da zona sul está ligado aos caminhos que os bondes faziam, e por sua vez os bairros da zona norte com o caminho dos trens. Esses meios de transporte coletivo ajudaram, ao longo das décadas, no desbravamento e desenvolvimento de inúmeros bairros, já que estimularam a população a cada vez mais se distanciar da aglomeração de moradia e comércio do Centro da cidade.

Ao longo do tempo os sistemas de bondes e trens foram aos poucos sendo abandonados em função da introdução dos ônibus e carros, que eram fortes concorrentes. A partir então da década de 1920 as linhas de ônibus começaram a “atender uma demanda de pessoas em novos bairros que os trilhos do sistema de bondes não conseguiam alcançar” (Vasconcellos, 2012). Assim como os bondes, os trens urbanos foram perdendo eficiência em função da desorganização do sistema, da falta de recursos financeiros e humanos para se modernizarem, e dos altos custos de serviço que muitas vezes dependiam de subsídios governamentais para manutenção das tarifas baixas.

A dinâmica atual no Rio de Janeiro impõe à população que utiliza o transporte público uma demanda por maior realização de viagens para se deslocarem. Existe pouca integração entre as políticas de transportes que vem sendo realizadas ao longo do crescimento da cidade, e a real necessidade de acordo com a ocupação e o uso do espaço urbano. Além disso, as medidas econômicas do governo em incentivar cada vez mais a compra de veículos motorizados privados, sejam eles motos ou carros, têm contribuído para aumentar os problemas de circulação na cidade e piorar a qualidade de vida da população. Em menos de 20 anos, segundo o DETRAN-RJ, o número de carros aumentou em mais de 1 milhão e meio de unidades. Nesse sentido, a necessidade de gerenciar a mobilidade urbana em uma cidade cada vez mais complexa se tornou um desafio urgente.

Mecanismos como o gerenciamento e o planejamento da ocupação urbana através do Plano Diretor devem ser utilizados nas estratégias de intervenção nos sistemas de transportes. Mas para isso, é necessário se adequar ao ritmo de crescimento da cidade, bem como “adequar oferta e demanda por transportes às exigências impostas por usuários, por mais mobilidade em seus deslocamentos diários” (Balassiano). O Gerenciamento da Mobilidade tem um papel importante nesse sentido, pois através dele é possível planejar a racionalização dos transportes individuais e disseminar o não incentivo ao transporte motorizado, gerando assim uma melhoria da qualidade e

oferta dos transportes coletivos. Medidas viáveis que tem o intuito de melhorar a qualidade da mobilidade dentro das cidades, bem como torna-las mais sustentáveis.

Infelizmente ainda temos muito que melhorar na cidade em termos de mobilidade. É preciso pensar em longo prazo, e não em curto prazo foi feito até hoje. A solução parte de um bom planejamento urbano, associado à requalificação de regiões hoje desvalorizadas. Essas áreas já possuem toda uma infraestrutura já feita e que está inoperante. O adensamento diminui distâncias de deslocamento, e é oposto ao que tem sido feito até hoje – expansão urbana para áreas ainda não ocupadas e que precisam de todo tipo de intervenção, desde rede de esgoto, iluminação, até previsão de sistemas de transporte. Nesse sentido o Plano Direto é o maior vilão não só para a cidade do Rio de Janeiro, mas também para todas as outras cidades do país. Ele nem sempre reflete as necessidades de crescimento planejado que a cidade necessita, pois sofre influência de muitos interesses, inclusive políticos. A revisão dele é extremamente importante, pois é o pontapé inicial para um crescimento urbano de qualidade, e que impacta diretamente na melhoria dos transportes, habitação, saúde e ofertas de emprego de toda uma população. É o planejamento real de um futuro com qualidade de vida.

(\*) *Gabriela Santa Cruz Neves Kwok, Arquiteta da Promon Engenharia*

## Referências Bibliográficas

**Abreu, Maurício de Almeida. 2006.** *Evolução Urbana da Cidade do Rio de Janeiro*. 4ª edição. Rio de Janeiro : Instituto Pereira Passos, 2006.

**Balassiano, Ronaldo.** *Mobilidade Urbana no Âmbito da Economia Verde*. [www.fbds.org.br] s.l. : Fundação Brasileira para o Desenvolvimento Sustentável - FBDS. Vol. Coleção de Estudos sobre Diretrizes para uma Economia Verde no Brasil.

**Leite, Carlos e Awad, Juliana di Cesare Marques. 2012.** *Cidades Sustentáveis, cidades Inteligentes: desenvolvimento sustentável num planeta urbano*. Porto Alegre : Bookman, 2012.

**Litman, Todd. 2003.** *Mobility Management*. [http://www.vtpi.org/gtz\_module.pdf] s.l. : GTZ Transport and Mobility Group, 2003. Vol. Module 2b.

**Vasconcellos, Eduardo Alcântara de. 2012.** *Mobilidade Urbana e Cidadania*. Rio de Janeiro : Senac Nacional, 2012.



ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

**Vasconcellos, Eduardo Alcântara de, et al. 2010. *Observatorio de Movilidad Urbana para América Latina*. [ed.] Corporación Andina de Fomento - CAF. s.l. : Corporación Andina de Fomento - CAF, 2010.**