

A Mobilidade Urbana em Tempos de Acessibilidade Olímpica

Ricardo Esteves

Arquiteto, Doutor em Engenharia de Produção pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ).

Professor Adjunto do Curso de Arquitetura e Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-Rio).

Contato: ricardo.esteves@puc-rio.br

Sabe-se que independentemente da política urbana ou do projeto de intervenção na cidade, o seu sucesso dependerá e será diretamente proporcional aos graus de acessibilidade conferidos aos seus diversos locais, edificações e atividades bem como da quantidade (e até da qualidade) de mobilidade oferecida aos diversos atores sociais e participantes envolvidos, além da logística de cargas e outros produtos (Esteves, 2003; 2012). Neste sentido, ganha grande relevância um sistema de transporte (tecnologia e serviço) que seja capaz de prover tanto acessibilidade quanto mobilidade, um sistema que deverá ser o resultado da decisão e implantação de uma política de circulação e deslocamentos através do ambiente urbano onde os locais, prédios e atividades se inserem (Rogers; Gumurchdjan, 2001; Vallejo, 2009). Além disso, ao se definir tal política, algumas diretrizes devem ser seguidas, incluindo a priorização da circulação a pé e não motorizada no uso dos espaços públicos e de meios públicos e coletivos sobre os automóveis particulares, no que se refere aos modos motorizados (Vasconcellos, 2014; 2012; Gehl, 2010; Vallejo, 2009). Adicionalmente, ações voltadas para a integração física, operacional e tarifária representam aspectos fundamentais para que esses sistemas sejam mais eficientes, atrativos e com custos operacionais menores por viagem, oferecendo maiores vantagens e possibilidades de circulação para todos os usuários, mesmo com uma frota

bem menor do que a encontrada em circulação hoje nas grandes cidades, como o Rio de Janeiro. Ressalte-se também a necessidade de que essa política seja estrategicamente inclusiva, permitindo o acesso de todos, incluindo as pessoas com mobilidade reduzida (gestantes, obesos, pessoas portadoras de deficiências e necessidades especiais, crianças, idosos, mães com carrinhos de bebê ou crianças de colo, pessoas com pequenas cargas urbanas etc.).

Esta panaceia não é uma receita particular para esta ou aquela cidade. Trata-se de uma política de circulação e transporte que tem sido adotada por cidades, no Brasil e no mundo, interessadas em recuperar e preservar a qualidade dos ambientes urbanos, especialmente das áreas públicas das cidades, aumentando, em igual proporção, as possibilidades de circulação através do tecido urbano, melhorando o acesso de todos às oportunidades e possibilidades que as cidades oferecem, atraindo novos negócios e atividades, criando novos postos de trabalho, aumentando as receitas das gestões públicas além da prosperidade e qualidade de vida para todos os seus cidadãos (Esteves, 2003; Rosa; Herzog; Esteves, 2012). Assim sendo, este conjunto de diretrizes, com suas respectivas ações, deveria estar sendo seguido por todas as cidades, especialmente o Rio de Janeiro que se encontra bastante atrasado na definição e

implantação de uma política de transportes capaz de distribuir melhor a mobilidade e a acessibilidade a todos os cidadãos, e não apenas àqueles possuidores e usuários de carros particulares.

O modelo atual de circulação, baseado na utilização intensiva de veículos particulares, com uma taxa média de ocupação bastante baixa (em torno de 1,2 passageiro por veículo, no caso da metrópole do Rio de Janeiro, segundo o Plano Diretor de Transporte Urbano (PDTU) de 2003), mostra-se cada vez mais economicamente inviável, socialmente injusto, ambientalmente insustentável e urbanisticamente inadequado. Trata-se de um modelo que demanda cada vez mais espaços públicos para circulação motorizada, especialmente de automóveis, produzindo mobilidades atravancadas, atrasos, *stress* e perda de produtividade, acidentes com perdas materiais excessivas e danos pessoais (incluindo fatalidades), além de ruídos, poluições e outras contaminações.

Por outro lado, sabe-se que cidades orientadas para pessoas, em vez de focadas em veículos, mostram-se mais amenas, capazes de prover mobilidade sem comprometer a qualidade dos ambientes urbanos ou a qualidade de vida das pessoas (Vasconcellos, 2014; Gehl, 2010; Lamas 1992; Mumford, 1966).

Além do cotidiano das cidades, das necessidades de circulação diária entre residências, locais de trabalho, escolas, comércio etc., alguns equipamentos prediais e atividades concentram a necessidade de viagens e deslocamentos urbanos, configurando-se nos Pólos Geradores de Tráfego (PGTs), que requerem necessidades especiais de acesso e um cuidadoso estudo e solução para os seus impactos nas vizinhanças. Algumas dessas atividades são permanentes, como *shopping*

centers ou grandes unidades educacionais, por exemplo, enquanto outras ocorrem em determinados momentos da vida de uma cidade, como, por exemplo, durante *shows* ocasionais e eventos esportivos das mais diversas escalas e frequências (DENATRAN, 2001).

Megaeventos na Cidade

Megaeventos, como a realização de partidas esportivas (especialmente em finais de campeonatos), grandes *shows* e encontros, configuram-se como casos críticos, requerendo, por parte das gestões das cidades onde ocorrem, investimentos substantivos para que situações como congestionamentos, entaves, mobilidade restrita, obstáculos e retenções não comprometam o seu sucesso nem inviabilizem o dia a dia da cidade (Miyamoto, 2006). Afinal, em casos como o do Rio de Janeiro, novas demandas por circulação na cidade, de escalas muitas vezes bastante significativas, somam-se às necessidades diárias de dimensões já metropolitanas. Como esses eventos normalmente ocorrem em outros países e sociedades, existe ainda o risco de, se não tomadas as devidas providências, arranharem a imagem de um país e a capacidade de uma nação resolver esse gênero de problema e de organizar eventos destas proporções.

O Rio de Janeiro, com outras cidades brasileiras, sediou, durante os meses de junho e julho, jogos da Copa do Mundo de Futebol de 2014 (conhecida também em outros países como as finais da Copa do Mundo, incluindo as fases eliminatórias como parte integrante deste torneio). Além disso, a cidade do Rio de Janeiro sediará também os Jogos Olímpicos e os Paralímpicos de 2016. Já no ano de 2013, o Brasil sediou, em menor escala, a Copa das Confederações, considerada uma espécie de ensaio geral para as

finais da Copa do Mundo, com jogos na cidade do Rio de Janeiro.

Normalmente, a busca por viabilizar a mobilidade necessária aos atores e recursos envolvidos nesses eventos e a acessibilidade aos seus diversos locais e edifícios, além de minimizar os transtornos sobre a cidade durante a realização desses eventos, se materializa em ações que, uma vez concluídos os jogos, configuram o seu legado à cidade. Tal legado, estrategicamente levado em consideração pelas diversas instâncias de organização dos eventos internacionais na hora de escolher a cidade sede, possui normalmente uma dimensão negativa, sob a forma de uma dívida que deve ser paga em um prazo de tempo alongado, mas também uma dimensão positiva, no formato de novos serviços urbanos e ações voltadas para a requalificação de áreas. Todavia, para que isto efetivamente aconteça é fundamental que a ocorrência de tais eventos se alinhe fortemente com o planejamento da cidade, bem como com o seu cotidiano. As medidas especiais de circulação, durante um megaevento, deverão ser coerentes com as estratégias de desenvolvimento da cidade, pois não podem correr o risco de, após o evento, deixarem para trás investimentos subutilizados.

A observação de quase todos os últimos Jogos Olímpicos, Paralímpicos, Panamericanos, Copas do Mundo etc. permite constatar tanto o legado negativo (a dívida) quanto o legado positivo (novos sistemas de transportes, novos marcos urbanos, novos equipamentos esportivos, inseridos em uma política de educação esportiva, e processos de requalificação de áreas urbanas anteriormente deterioradas).

Os eventos que irão ocorrer no Rio de Janeiro em 2014 e 2016 não configuram exceções. Assim, desde sua gestação, alguns projetos foram

apresentados com o objetivo de materializar esse legado positivo no que se refere à circulação urbana.

A Experiência dos Jogos Panamericanos e Parapanamericanos

Por ocasião da preparação dos Jogos Panamericanos e Parapanamericanos de 2007, e em atendimento ao seu caderno de encargos, vários empreendimentos foram apresentados à sociedade, discutidos e, em maior ou menor grau, aprovados e implementados. Equipamentos e edificações esportivas, como o Estádio João Havelange (Engenhão), o Parque Aquático Maria Lenk e a Arena Multiuso, entre outros, apesar de terem sua utilização e aproveitamento muito aquém do que seria desejado, estão presentes, uns mais e outros menos, em condições de atender às demandas cotidianas da cidade.

Na área de mobilidade e acessibilidade, a Linha 4 do Metrô foi proposta com o objetivo de melhorar a ligação entre a Zona Sul e a Oeste. Além deste, outro sistema totalmente novo, utilizando uma tecnologia sobre trilhos, o “TransPan”, buscava aprimorar as ligações entre os dois aeroportos, o Tom Jobim (internacional) e o Santos Dumont (doméstico) e destes com a região da Barra da Tijuca por meio de um corredor, conhecido como T5, que vem sendo intensivamente estudado e objeto de propostas ao longo dos, pelo menos, últimos 30 anos.

É bem verdade que nenhuma destas iniciativas anunciadas foi decidida por meio de processos participativos, nem se alinham (algumas delas) a um plano geral da cidade. No caso da Linha 4, pretendia-se apenas a implantação de um trecho, desconectado e integrado apenas parcialmente e inadequadamente – um sinal de que, mais uma

vez confundiram-se assuntos de Estado (investimentos de longo prazo) com questões de governos (que envolvem apenas a aprovação de investimentos e iniciativas capazes de serem concluídas e inauguradas em apenas um mandato). Entretanto, destaca-se a tentativa de deixar sistemas públicos coletivos, após a realização dos Jogos Panamericanos de 2007 no Rio de Janeiro, que pudessem melhorar as condições de circulação no dia a dia da cidade, retirando uma quantidade de veículos particulares das ruas, melhorando assim a qualidade ambiental da cidade. É bem verdade também que pouco ou nada do que foi proposto foi, de fato, realizado.

A observação da atual estrutura apresentada aponta para um estado de frustração da cidade e de seus cidadãos após a realização dos próximos eventos. Tivemos o legado negativo e, assim, comprometemos uma parte da nossa receita e dos impostos que pagamos por um horizonte de tempo. Já o legado positivo (no aspecto circulação, mobilidade e transporte) foi frustrantemente nenhum. As soluções apresentadas foram essencialmente rodoviaristas e configuraram um cenário em que a cidade e suas necessidades pareceram representar um transtorno para a realização dos Jogos Panamericanos e Parapanamericanos. Assim foi criada uma rede de faixas exclusivas, incluídas na malha de circulação cotidiana da cidade, apenas para as pessoas e a logística de cargas envolvidas na realização do Pan (a “família” pan-americana), estando excluídos os moradores dessa cidade, mesmo que trafegando no sistema público coletivo por ônibus. Além disso, moradores de alguns bairros foram encorajados a se retirar da cidade durante o evento, como se fossem intrusos e penetras que, com suas necessidades e formas de deslocamentos, fossem atrapalhar o sucesso de realização dessa festa.

Copa do Mundo e Jogos Olímpicos

A cidade do Rio de Janeiro passa por um momento de investimentos expressivos por conta dos grandes eventos esportivos programados para os próximos anos: os jogos da Copa do Mundo de Futebol de 2014 e os Jogos Olímpicos e Paralímpicos de 2016. Projetos como a reforma do Estádio Mario Filho (o Maracanã, cujo processo pode ser muito questionado não apenas devido ao seu custo como também por causa de seus prazos de execução, deixando dúvidas inclusive quanto ao resultado final), o Porto Maravilha, o Porto Olímpico, a Vila da Mídia, a Vila Olímpica, o Parque dos Atletas e a Vila dos Atletas (lembrando que a Vila do Pan até hoje, 7 anos depois, ainda não está plenamente habitável) representam investimentos substantivos que, por um lado, deixarão uma conta (dívida) a ser paga ao longo do tempo e, por outro, poderão, se bem executados e alinhados a um planejamento consistente (que até o presente momento não se apresentou) da cidade, produzir resultados interessantes de renovação e requalificação dos aspectos físicos e da vida no Rio de Janeiro.

Com relação à mobilidade, desde que sua candidatura à sede dos Jogos foi aceita, em outubro de 2009, uma série de propostas, algumas já executadas ou em execução, gera expectativa, e questionamentos (Rosa; Herzog; Esteves, 2012). Um aspecto fundamental nos modelos de mobilidade discutidos e propostos refere-se à dimensão da sustentabilidade.

Muitas cidades do mundo, independentemente da realização de megaeventos, já vêm investindo em mobilidade sustentável, entendendo que meios públicos coletivos são, ao mesmo tempo, alinhados ao próprio conceito de cidade como uma construção pública coletiva, e produzirem

viagens ou deslocamentos mais adequados por serem socialmente mais justos e economicamente mais viáveis. Em caráter complementar, a utilização mais intensiva de meios não motorizados, especialmente a bicicleta, seja para a realização de uma viagem plena (da origem ao destino final), seja para a conexão com sistemas públicos coletivos, assume uma dimensão especial devido ao amplo espectro de possibilidades que representa.

Em tempos de fontes de energia caras e finitas, a racionalização do consumo dessas energias por passageiro ou produto transportado, além de mudanças nas matrizes energéticas, são imperativas para a mobilidade sustentável neste século XXI. Adicionalmente, no momento em que a fragilidade ambiental deste planeta se torna cada vez mais evidente e crítica, o controle e a redução (preferencialmente a eliminação) da produção de externalidades ambientais negativas, como poluições e contaminações diversas, alinham-se com o próprio desejo de sobrevivência viável da espécie humana (com qualidade de vida). O processo de mudança de paradigma, de transporte individual para o coletivo, especialmente de grande capacidade, deixou de ser utópico para se tornar realidade (Rosa; Herzog; Esteves, 2012). No entanto, algumas outras cidades ainda se prendem a modelos ultrapassados, baseados no uso intensivo do automóvel particular, convivendo com congestionamentos, acidentes, poluições diversas, distribuição desigual dos espaços públicos entre cidadãos (especialmente os ambientes viários), especulação urbana e sedentarismo, bem como suas consequências. A cidade do Rio de Janeiro encontra-se entre estas últimas. O modelo de mobilidade vigente, centrado em meios individuais, reforça o egocentrismo na percepção e gestão da cidade e o descolamento da visão pública e coletiva desta, ao

mesmo tempo em que engole os espaços públicos, reduzindo as amenidades urbanas e, por consequência, a atratividade das vizinhanças à presença de seus moradores e visitantes (Vasconcellos, 2014; 2012; Esteves, 2012; 2003). Moradores, trabalhadores e visitantes pedestres foram sendo historicamente empurrados para os lados, para o espaço remanescente da calçada, cada vez mais desvalorizada, no sentido de se atender às demandas por espaço para as circulações motorizadas, especialmente de automóveis particulares (Vasconcellos, 2012; Rosa; Herzog; Esteves, 2012).

O ativismo e a militância em defesa de cidades melhores, desde a década de 1970, na época da ditadura militar, ou mesmo antes, tiveram como uma de suas etapas mais importantes a inclusão do capítulo de políticas urbanas na Constituição de 1988. Após esta, a aprovação do Estatuto da Cidade, Lei Federal 10.257 de 2001, estabelece que a “*política urbana tem por objetivo ordenar o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade e da propriedade urbana*” mediante diretrizes como a “*garantia do direito a cidades sustentáveis, entendido como o direito à terra urbana, à moradia, ao saneamento ambiental, à infraestrutura urbana, ao transporte (grifo do autor) e aos serviços públicos, ao trabalho e ao lazer, para as presentes e futuras gerações*”. Além disso, reforça diretrizes como a gestão democrática e o planejamento do desenvolvimento das cidades, incluindo o direito de todos os cidadãos à “*oferta de equipamentos urbanos e comunitários, transporte (grifo do autor) e serviços públicos adequados aos interesses e necessidades da população e às características locais*”.

Em janeiro de 2012, após discussões nas Câmaras Legislativas federais e a sanção presidencial, o

Ministério das Cidades apresenta a Política Nacional da Mobilidade Urbana (Lei Federal 12.587), definindo a Mobilidade Urbana Sustentável como “o resultado de um conjunto de políticas de transporte e circulação que visa proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, através da priorização dos modos não motorizados e coletivos (grifo do autor) de transportes de forma efetiva, que não gere segregações espaciais, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável”.

A partir dessas considerações e assertivas pergunta-se: Quais dessas diretrizes, características e critérios estão planejados ou sendo executados para a cidade do Rio de Janeiro? (Rosa; Herzog; Esteves, 2012).

No portal da Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, no que se refere à mobilidade urbana, destaca-se como o legado mais significativo a implantação do sistema BRT (de Bus Rapid Transit ou corredor exclusivo para ônibus). A promessa é que os usuários de transporte de alta capacidade passem de 18% para 63% quando os corredores estiverem operacionais (Rosa; Herzog; Esteves, 2012). Estão previstas também a expansão do Metrô até a Barra da Tijuca e a implantação de um sistema de Veículo Leve sobre Trilhos, ou Bondes (VLT) na área central da cidade, conectando a Vila da Mídia, na região portuária a ser requalificada, a outros sistemas já implantados na cidade, especialmente a Linha 1 do Metrô, às Barcas e ao Aeroporto (doméstico) Santos Dumont.

São quatro os corredores previstos: O Transbrasil, utilizando o eixo bastante saturado da Avenida Brasil; o Transoeste, ligando o Terminal Alvorada, na Barra da Tijuca, às estações de trem em Santa Cruz e Campo Grande, por meio da Avenida das

Américas e do Túnel da Grota Funda, atravessando a região “das Guaratibas”; o Transolímpico, ligando a Avenida das Américas, no entroncamento com a Avenida Salvador Allende, à estação de trem em Deodoro; o Transcarioca, ligando o Terminal Alvorada, na Barra da Tijuca, até a Penha e o Aeroporto Internacional Tom Jobim, na Ilha do Governador, passando pela região de Jacarepaguá e Madureira.

O Corredor Transbrasil é uma reivindicação antiga de quem pensa a mobilidade sustentável no Rio de Janeiro. Apesar de operar em níveis de saturação, oferecer às linhas atuais e potenciais de ônibus na Avenida Brasil a prioridade na realização de viagens, com vários pontos de conexão (embarque, desembarque e complementações com linhas distribuidoras locais), especialmente se isto significar a redução do espaço de circulação do automóvel, alinha-se aos princípios de conferir vantagens aos meios públicos e coletivos, desencorajando e até penalizando o uso do automóvel particular, especialmente em viagens (pendulares) a trabalho. Note-se que, em paralelo à Avenida Brasil, em quase toda a sua extensão ao sul e ao oeste, encontram-se ramais ferroviários que podem e devem (na verdade já deveriam ter sido há muito tempo) ser objeto de investimentos para atender a sua vocação de sistema de alta capacidade. Além disso, há a previsão, para o trecho ora mais adensado desse corredor, também em paralelo à Avenida Brasil, porém a leste, a partir da Ilha do Governador, de uma Linha 5 do Metrô, ligando os dois aeroportos, que também já poderia e deveria há muito tempo ter sido objeto de investimentos públicos. Em caráter adicional, a Linha Vermelha, também uma paralela à Avenida Brasil, poderia ter seu espaço mais dedicado ao transporte público coletivo de capacidade, em

detrimento do automóvel particular, entendendo que cada metro de via e cada real investido em sistemas públicos coletivos são muito mais efetivos em atender uma quantidade maior de cidadãos a custos menores por viagem do que quando são dedicados aos espaços para automóveis particulares.

O Corredor Transoeste, já em operação parcial, atende a ligação entre o Terminal Alvorada e as estações de trem de Santa Cruz e Campo Grande. Foi previsto para reduzir o tempo de viagem entre Santa Cruz e Barra da Tijuca, de 1 hora e 20 minutos para 50 minutos e atingiu seu objetivo. Entretanto, aumentou o tempo de espera em filas de cerca de 10 minutos para algo em torno de 1 hora, totalizando um tempo total de viagem de 2 horas (em comparação com a 1 hora e os 30 minutos gastos anteriormente). Além disso, os veículos lotados comprometem bastante a qualidade do serviço. Espera-se que a entrada em operação de (muito) mais veículos, especialmente considerando-se a utilização de ônibus biarticulados, com capacidades maiores, possa tornar a operação desse corredor mais efetiva e competitiva, especialmente ao automóvel particular. Note-se que, acertadamente, o corredor foi implantado em uma faixa anteriormente dedicada ao tráfego geral que teve reduzida a sua capacidade de circulação na Avenida das Américas.

O Corredor Transolímpico atende uma ligação, ora inexistente, entre a região da Barra da Tijuca e Deodoro. Deve atrair uma demanda razoável, permitindo o adensamento da ocupação de algumas áreas da cidade, em seu percurso, além de se conectar com o sistema de trens urbanos e o corredor Transbrasil na estação de Deodoro, com o corredor Transoeste na Avenida das Américas, e com o Transcarioca mais próximo a região de Jacarepaguá, nas proximidades da prevista Vila

Olímpica. Além disso, atende à região da Vila e do Parque dos Atletas.

O Corredor Transcarioca atravessa uma área que vem sendo estudada há décadas para a busca de uma solução consistente e sustentável de mobilidade. Já foi objeto de propostas de implantação de sistemas de VLTs (Bondes); do sistema Transpan, por ocasião da preparação da cidade para a realização dos Jogos Panamericanos e Parapanamericanos de 2007; e existe até a previsão, pela antiga Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro (antiga planejadora e gestora e não a atual operadora) de uma Linha 6 de Metrô. Sabe-se que um corredor de ônibus, apesar de ser de implantação mais rápida e mais barata, possui um limite bastante definido de capacidade para atendimento de demanda. Inúmeros técnicos, de diversas empresas públicas e privadas, além da academia, em vários momentos da história desta cidade, incluindo a própria Prefeitura, em seu filme institucional sobre esse corredor, reconhecem a enorme demanda por circulação atual neste eixo (além de preverem uma demanda potencial ainda maior), a ponto de desenvolverem propostas de sistemas, de média e até de alta capacidade. Parece-me que esse corredor já está fadado a ser inaugurado em seu grau de saturação. Assim, mesmo sendo de implantação mais rápida e barata, representaria certo desperdício de investimentos se não atendesse satisfatoriamente a demandas existentes e potenciais. Resta o consolo de que, com o corredor aberto, será mais fácil e barata a implantação de um sistema com capacidade mais compatível com a demanda, especialmente se for sobre trilhos, com ganhos adicionais para esta cidade.

A implantação da Linha 4 do Metrô no trecho até a Barra da Tijuca também é uma reivindicação

antiga dos moradores da cidade, manifestada de maneira bastante explícita tanto por ocasião da licitação vencida pelo consórcio Rio Barra, realizada em 1998, quanto na audiência pública da ampliação da autoestrada Lagoa Barra, projeto felizmente natimorto, dada a sua dedicação exclusiva à circulação de mais automóveis particulares, sem maiores considerações acerca da absorção dessa demanda nas regiões das extremidades dessa autoestrada. Todavia, trata-se de um investimento acanhado e insuficiente para as demandas da cidade. No entanto, se por um lado não se deve, por isso, deixar de realizar esse investimento, preocupa o fato de terminar, numa extremidade, no Jardim Oceânico, a cerca de 4 Km do Terminal Alvorada, deixando um intervalo de atendimento entre Metrô e corredores de ônibus (Transoeste e Transcarioca), que deverá ser coberto pelo próprio corredor Transoeste, talvez em caráter precário e especial, além de não contemplar maiores considerações acerca da atração de usuários de automóveis que poderiam lá deixar seus carros (já que são deles dependentes reais e culturais) e seguir, a partir daí, de Metrô. Preocupa também a decisão equivocada das gestões atuais de desfigurar a malha proposta originalmente pela Cia do Metropolitano do Rio de Janeiro, na qual a Linha 4 se conectava à Linha 1 na estação Gávea, permitindo que a demanda se espalhasse para a Zona Norte e a Zona Sul (através da Linha 1 original) ou seguisse para a estação Morro de São João, ora em fase de implantação nas proximidades do Túnel Novo e do *shopping* Rio Sul, um grande PGT (Polo Gerador de Tráfego) ou mesmo até o centro, pela própria Linha 4 prevista. A atual decisão, de um Metrô “em linha” sem permitir que a demanda se espalhe, vai requerer urgentemente soluções operacionais, que seriam desnecessárias caso se mantivesse a rede originalmente planejada pelas próprias instâncias governamentais.

Neste momento cabe uma breve discussão acerca de custos. Não é segredo que o investimento necessário para a implantação desses sistemas é alto. O metrô do Rio apresenta valores (compatíveis com esta tecnologia) da ordem 100 milhões de dólares o quilômetro. A Linha 4, por exemplo, foi orçada originalmente, por ocasião de sua licitação, em um valor próximo a R\$ 4 bilhões, dadas as especificidades de seu projeto. Hoje, dadas as necessidades de atualização de valores e considerando as extensões sobre a Linha 1 original, os valores divulgados já estão na ordem de R\$ 8 bilhões. Entretanto, deve ficar bastante claro para todos que a não realização desses investimentos não significa a economia destes recursos. Os custos da não-realização desses investimentos, materializados sob a forma de congestionamentos com tempos perdidos, consumos de combustíveis, perdas de produtividade, acidentes, poluições e contaminações, ocorrências de doenças generalizadas e problemas de saúde pública, além de outras questões, como empresas que fecham ou deixam de abrir por problemas de mobilidade restrita de seus funcionários, custo de produtos e, conseqüentemente, custo de vida mais alto nesta cidade, representam um montante muito mais alto. Estudos divulgados pelos jornais do Rio em 2004, há quase 10 anos, comparam um custo anual, apenas com tempo perdido, da ordem de 5 bilhões anuais contra um investimento necessário total de 12 bilhões, para a implantação de uma rede básica (<<http://www.rjtv.globo.com/>> em junho de 2004). Chamo a atenção para estes números: R\$ 5 bilhões POR ANO contra R\$ 12 bilhões, assim mesmo, sem adendos. É necessário considerar que esses valores devem ser atualizados, o que significa que, mesmo tratando de valores defasados, a cada três anos, os moradores desta cidade pagam R\$ 15 bilhões, mais do que seria necessário para a implantação da rede básica. Mas

como todos nós dividimos essa conta, e pagamos todo dia um pouco, não nos damos conta desse fato e continuamos sem pressionar as gestões públicas para que economizem nossos recursos e façam melhor uso dos nossos investimentos.

Em cidades como São Paulo, onde os congestionamentos são ainda mais severos, apesar da gestão do trânsito e dos transportes ser mais organizada, o problema é ainda mais crítico. Estudos divulgados em 2008 apontavam o custo generalizado dos congestionamentos como algo da ordem de R\$ 34

bilhões ANUAIS (<<http://viaciclo.org.br/>> em 19/5/2008). Reduções no IPI e políticas de incentivo à aquisição e ao uso do automóvel particular vão na contramão da busca por soluções para a redução dos custos dos deslocamentos. Matéria divulgada na edição de 29 de janeiro de 2013 do jornal *O Globo*, no caderno *Amanhã*, apresenta um cruzamento entre as estatísticas do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran) e do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) que mostra que, enquanto a população brasileira aumentou em 20,9 milhões de pessoas (12,3% entre os censos de 2000 e 2010), a frota no país cresceu para 41,8 milhões (122%) entre 2002 e 2012. “Isto significa que circulam nas ruas dois novos veículos para cada bebê nascido”, segundo o jornalista. Enquanto isso os investimentos em transporte público e mesmo em soluções mais baratas como a bicicleta são incipientes, considerados muito altos, possivelmente não possuem maiores retornos partidários e podem ser considerados mesmo um estorvo para a circulação dos automóveis, tanto para a gestão pública quanto para boa parte da sociedade. Todos querem reduzir a frota desde que comecem pelos outros. Mesmo a utilização de etanol e de outros combustíveis menos sujos que os derivados de petróleo não é incentivada,

enquanto a gasolina e o diesel “*ganham pesados subsídios*”, ainda segundo matéria de *O Globo*.

Conclusões

Voltando às questões relativas ao legado derivado dos investimentos realizados por ocasião da Copa do Mundo e, principalmente, dos Jogos Olímpicos e Paralímpicos, a mobilidade urbana sustentável terá avançado após os eventos, assumindo-se que os empreendimentos serão de fato concluídos, mas será muito pouco e terá ainda muito a avançar.

Os corredores de ônibus (BRTs) e as faixas seletivas (BRSS, de Bus Rapid Services), por serem mais baratos e rápidos para serem implementados, e por mais que sejam melhores do que nada, não possuem a capacidade necessária nem para atender às demandas diárias por circulação em eixos mais densos nem para atrair usuários de automóveis. Representam apenas um começo, uma retomada de investimentos em priorização do transporte público rodoviário. Quanto aos outros sistemas de ônibus, tanto municipais quanto metropolitanos, não apontam qualquer esforço no sentido de organização e operação mais eficiente, devendo continuar desorganizados, desarticulados, caros e não competitivos pelos próximos anos.

A implantação de trecho da Linha 4 do Metrô, além de insuficiente para as necessidades metropolitanas, vem desfigurando a malha proposta, requerendo soluções operacionais para não ter suas composições operando permanentemente saturadas, contaminando os trechos implantados (Linhas 1 e 2) que já estão bem próximos da saturação. Tais soluções seriam desnecessárias caso os investimentos na rede proposta para o Metrô fossem realizados, conforme planejados no final do século XX.

Os trens urbanos, ora operados pela concessionária Supervia, estão longe de receber os investimentos propostos por ocasião da licitação, ficando ainda bem longe de atender adequadamente a demanda que deveriam e poderiam na metrópole.

O transporte aquaviário, que poderia aliviar parte da demanda por deslocamentos metropolitanos, como ~~no litoral~~ na orla da Baía de Guanabara, principalmente na região de São Gonçalo, mas também em Guapimirim, Magé e mesmo em Duque de Caxias, com possibilidades de atendimentos em vários pontos dos municípios do Rio de Janeiro (Ilha do Governador, do Fundão etc.) e de Niterói (Ponta de Areia, Gragoatá, Charitas etc.), não desperta o interesse e, conseqüentemente, nem a previsão de investimentos, tanto das gestões públicas quando da empresa operadora (atualmente Barcas S.A.) que não vêm nessa modalidade nem a oportunidade de negócios nem o atendimento de necessidades metropolitanas de realização de viagens urbanas.

Nem mesmo as bicicletas e outras modalidades não motorizadas (como os triciclos, por exemplo) mais alinhadas ao espírito olímpico vêm recebendo a devida atenção, ficando bem mais exposta à adesão voluntária da sociedade, através dos ciclotivistas, do que efetivamente parte de uma política pública de atendimento às demandas por circulação através do território do Rio de Janeiro.

Neste contexto, a abordagem sistêmica e abrangente, necessária à solução mais efetiva e articulada, através de uma agência metropolitana de transporte, que combinasse as demandas municipais na escala da metrópole, ainda não apresentou qualquer sinal de efetividade.

Quanto à valorização das calçadas e dos deslocamentos a pé, através do remanejamento dos espaços públicos, realocando áreas originalmente destinadas à circulação e estoque (estacionamento) de automóveis para a utilização mais intensiva (confortável e segura) de pedestres, não repercute de forma significativa nem na classe técnica, nem nos meios políticos e nem na sociedade como um todo. Matérias recentemente publicadas em jornais de grande circulação mostram que nem mesmo os investimentos previstos para o fortalecimento da ligação entre o Maracanã e a Quinta da Boa Vista – reivindicação antiga dos moradores da cidade e que poderia até representar parte importante da solução para a questão da acessibilidade ao Maracanã – serão mais realizados. O investimento no equipamento conhecido como “praçarella”, destinado à circulação a pé e não motorizada, de forma vil, será substituído por uma pequena e acanhada passarela convencional.

Finalmente, nem sequer a prática de um planejamento (instrumento necessário para a construção de um futuro para esta cidade) que seja alternativo às tendências atuais, que seja capaz de produzir um sistema de circulação mais barato, eficiente e sustentável, tornando os investimentos em transporte como parte de uma política de Estado separada das ações de governo, parece ser retomada. Na falta de uma discussão mais consistente sobre o papel e o futuro desta cidade, na falta de ações efetivas voltadas para a educação urbana e para a educação de trânsito, nem mesmo a sociedade parece disposta a arregaçar as mangas e discutir um futuro melhor para todos.

Assim sendo, teremos, sim, legados dos investimentos para a realização dos eventos que se aproximam. Um negativo, este é certo, sob a forma de uma conta que iremos pagar ao longo do

tempo. O positivo, contudo, de mudança na gestão dos investimentos públicos e de cultura urbana da sociedade, será insuficiente e incipiente apenas como um possível começo de discussão acerca do futuro da cidade (metrópole) do Rio de Janeiro.

DENATRAN, Departamento Nacional de Trânsito. *Manual de procedimentos para o tratamento de polos geradores de tráfego*. Brasília: Fundação Getúlio Vargas, 2001. Governo Federal, Ministério da Justiça.

ESTEVES, Ricardo. *Cenários urbanos e traffic calming*. Tese (Doutorado em Engenharia de Produção) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2003.

_____. Transporte e comunicação: espacialidade urbana, paisagem e sociabilidade. In: MAIA, João; HELAL, Carla Leal (Org.). *Comunicação, arte e cultura na cidade do Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: FAPERJ/EdUERJ, 2012.

GEHL, Jan. *Cities for people*. Washington, DC: Island Press, 2010.

LAMAS, José M. Ressano Garcia. *Morfologia urbana e desenho da cidade*. Textos Universitários de Ciências Sociais e Humanas. Lisboa: Fundação Calouste Gulbenkian/Junta Nacional de Investigação Científica e Tecnológica, 1992.

MIYAMOTO, James Shoití. *Os grandes eventos esportivos e a requalificação urbana*. Tese (Doutorado em Urbanismo) –, ProUrb FAU/UFRJ, Rio de Janeiro, 2006.

MUMFORD, Lewis. *The city in History: Its origins, its transformations and its prospect*. New York: Pelican Books, 1966.

PDTU, Plano Diretor de Transporte Urbano para a Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Material para divulgação, Governo do Estado do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2003.

ROGERS, Richard; GUMURCHDJIAN, Philip. *Cidades para um pequeno planeta*. Rio de Janeiro: Gustavo Gili, 2001.

ROSA, Lourdes Zunino; HERZOG, Cecília; ESTEVES, Ricardo. Mobilidade urbana sustentável para a cidade do Rio de Janeiro. *Revista Labverde*, n. 5, 2012.

VALLEJO, Manuel Hercé. Sobre la movilidad en la ciudad: propuestas para recuperar um derecho ciudadano. *Estudios Universitários de Arquitectura*, Barcelona v. 18, 2009.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. Mobilidade urbana e cidadania. SENAC Editora, 2012.

_____. Políticas de transporte no Brasil: a construção da mobilidade excludente. Manole Editora, 2014.