

# **Ações do Estado no campo do transporte urbano na cidade do Rio de Janeiro: uma reflexão sobre a racionalização da frota de ônibus**

**Juciano Martins Rodrigues**

Bolsista do Programa de Pós-Doutorado Nota 10 da FAPERJ no IPPUR/UFRJ e pesquisador do Observatório das Metrôpoles.

**Pedro Paulo Machado Bastos**

Mestrando em Planejamento Urbano e Regional no IPPUR/UFRJ e pesquisador do Observatório das Metrôpoles.

## **Introdução**

Desde o fim da operação dos bondes na década de 1960, o transporte público coletivo na região metropolitana do Rio de Janeiro é dominado pelos ônibus. Atualmente, aproximadamente 100 milhões de viagens são realizadas mensalmente, somando o transporte através dos ônibus convencionais e dos BRT's. A preponderância desse modal e a menor presença do transporte sobre trilhos torna a metrópole de 12 milhões de habitantes altamente dependente deles. Os ônibus transportam, por exemplo, cinco vezes mais passageiros que o metrô.

Essa dependência foi construída ao longo das últimas décadas e se consolida, principalmente, em função do poder político e econômico das empresas prestadoras do serviço. Atualmente, apesar da operação de Trens, Metrô e Barcas, 77% dos deslocamentos no transporte coletivo na RMRJ são feitos através de ônibus<sup>1</sup>. Assim, o sistema de mobilidade da metrópole do Rio de Janeiro apresenta como um dos seus principais aspectos o desequilíbrio entre a oferta de modais caracterizado, em primeiro lugar, por essa alta dependência desse modal e, em segundo, pelo peso crescente da motorização individual.

O crescimento da motorização individual, aliás, é um componente fundamental nas mudanças experimentadas pelo sistema de mobilidade urbana no Rio em anos recentes e coincide temporalmente com a implantação de grandes projetos de infraestrutura. Apesar de apresentar crescimento relativo menor do que as médias nacional e metropolitana, o município do Rio de Janeiro, por exemplo, registrou um aumento considerável no número de automóveis a partir de 2001. Desde esse ano até o final de 2014, a frota de automóveis passou de 1,7 milhão para 3,4 milhões, enquanto o número de motos passou de pouco mais de 110 mil para algo em torno de 560 mil.

---

<sup>1</sup> Dados preliminares do Plano Diretor de Transporte Urbano da Região Metropolitana do Rio de Janeiro citados por MATELA (2015).

Sendo assim, um sistema de mobilidade extremamente desequilibrado em favor de um só modal de transporte coletivo, os ônibus, e a presença cada vez maior de carros e motos, dão contorno ao que tem sido denominado de crise da mobilidade urbana<sup>2</sup>, que se adiciona de ingredientes ainda mais trágicos como os acidentes – tanto os que envolvem o transporte individual quanto o transporte coletivo – e o enorme tempo que a população passa nos deslocamentos diários.

Ambos os problemas estão fortemente associados à precariedade do serviço de transporte, especial aquele oferecido através dos ônibus. Desde o ano de 2011, aproximadamente 30 pessoas morreram em desastre envolvendo o transporte público na região metropolitana. Dentre esses desastres recentes se incluem o caso do Bonde de Santa Tereza, que matou seis pessoas e deixou outras 50 feridas, e a queda do ônibus da linha 328 da altura de 10 metros do viaduto Brigadeiro Trompowski, na Zona Norte, que deixou 9 pessoas mortas.

Não se pode esquecer que a região metropolitana do Rio de Janeiro apresenta também o maior tempo médio de deslocamento entre as principais metrópoles do país. Segundo dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD) de 2013 o tempo médio na RMRJ era de 50,7 minutos contra, por exemplo, 47,2 minutos de São Paulo.

No contexto dessa crise, a ação do poder público no campo do transporte inclui a implementação de grandes projetos e a reorganização do sistema de ônibus municipais. Essas ações têm sido colocadas – pelo menos no campo das promessas – como a solução para a crise da mobilidade e, por serem obras relacionadas à realização da Copa do Mundo de Futebol e dos Jogos Olímpicos são também listadas como legados sociais desses eventos. Basta lembrarmos o que diz o dossiê de Candidatura das Olimpíadas:

Os Jogos Rio 2016 serão fundamentais para antecipar a realização de aspirações de longo prazo do Rio de Janeiro, aprimorando o tecido social, físico e ambiental da cidade, um processo que já está em andamento graças à própria candidatura aos Jogos de 2016 (COMITÊ OLÍMPICO BRASILEIRO, 2009).

No que diz respeito especificamente à implantação dessas infraestruturas através de grandes projetos, se destacam os dois corredores de BRT's já instalados (Transoeste e Transcarioca), a Transolímpica e a Transbrasil, que serão instalados até 2016, além da

---

<sup>2</sup> Tal expressão tem sido frequentemente utilizada para se referir ao conjunto dos graves problemas de transporte urbano existentes hoje no país e que, por sua vez, impactam diretamente no bem-estar individual e coletivo, representariam barreiras à superação das desigualdades sociais e que poderiam também inviabilizar economicamente as cidades (SCARINGELLA, 2001; ROLNIK e KLINTOWITZ, 2010; RODRIGUES 2013).

chamada Linha 4 do metrô. Todas, sem dúvida, são intervenções de enorme envergadura e com grande capacidade de alterar o sistema de circulação na cidade. Os resultados da instalação dessas infraestruturas e da implantação de novos serviços de transporte já vêm sendo investigados, especialmente nas pesquisas que tratam dos impactos dos megaeventos nas cidades (GAFNEY, 2014; RODRIGUES e LEGROUX, 2015). Para Gafney (2014, p. 89), por exemplo, “os projetos negam a necessidades, carências e demandas da cidade e atende unicamente às demandas geradas pelo projeto”.

A iniciativa de reorganização do sistema de ônibus municipais na cidade do Rio de Janeiro, por sua vez, não tem sido objetivo de reflexão no campo do planejamento urbano, até o momento. Há que se destacar, porém, a importante investigação realizada por Matela (2015) sobre as mudanças indicadas pelo novo marco regulatório do serviço partir junho de 2010, quando foi lançado o edital de licitação que concederia a prestação do serviço público de transporte coletivo de passageiros a empresas que se encaixassem nas regras do novo plano de funcionamento do sistema.

Obviamente qualquer estudo sobre os impactos da reorganização do sistema de ônibus na dinâmica de circulação da cidade e seus efeitos sociais colaterais fica prejudicado pelo fato de se tratarem de processos que ainda estão em curso, com idas e vindas nas ações que incluem, além dos BRS's, a exclusão e encurtamento de linhas - sobretudo.

Em que pese o processo ainda em andamento, consideramos que um plano que pretende seccionar o sistema de ônibus e extinguir linhas, principalmente aquelas que ligam a Zona Norte e o subúrbio à Zona Sul, já pode ser objeto de reflexão e deva ser observado com mais profundidade. Isso se justifica, a nosso ver, por um lado, porque temos um Estado que atua historicamente na promoção das desigualdades (RIBEIRO, 1985; ABREU, 2009), seja pela promoção de políticas públicas que induzem a fragmentação socioespacial, seja pela expulsão de população pobre das vizinhanças mais abastadas.

A partir dessas considerações, o objetivo desse trabalho - além de situar a reorganização do sistema de ônibus no contexto da atual política de transporte da cidade do Rio de Janeiro e da RM - é refletir sobre os possíveis efeitos dessas ações na promoção das desigualdades e de segregação urbana. Tratando-se da ação do Estado e o seu papel na evolução da estrutura urbana ao longo do tempo, é fundamental lembrar – como colocava Maurício Abreu nos anos 80 – que “o modelo segregador do espaço carioca teria sido estruturado principalmente a partir dos interesses do capital, sendo legitimado e consolidado indiretamente pelo Estado” (ABREU, p. 11, 2008).

Em detalhe, pretendemos, portanto, refletir sobre as ações do Estado no campo do transporte a partir do plano de reorganização da frota de ônibus no município do Rio de Janeiro, considerando também que o sistema de mobilidade urbana se apresenta como um aspecto central da organização social do território e provoca diversos impactos sobre as condições de vida e de reprodução social, a exemplo das oportunidades no mercado de trabalho e de estudo (RIBEIRO, RODRIGUES e CORRÊA, 2010; LAGO, 2010) e das possibilidades de interação social (CASS, SHOVE e URRY, 2005).

Por isso, consideramos que um olhar atento e crítico para os possíveis impactos das mudanças que até agora continuam sendo anunciadas no sistema de ônibus do Rio sobre as condições de mobilidade da população nos parece fundamental, pois dado as intervenções realizadas recentemente, não existem garantias de que esses investimentos e as operações de racionalização estão sendo capazes de reverter imediatamente o caos decorrente dos anos de ausência de ações no campo da mobilidade urbana, em especial do transporte público de massa e, muito menos reverter a estrutura extremamente fragmentada do tecido social da cidade. Ao contrário tais ações podem reafirmar a estrutura fragmentada e a ampliação de barreiras sociais historicamente construídas na cidade.

O trabalho está dividido em quatro seções, além desta introdução. Na primeira descrevemos a origem do projeto de racionalização da frota de ônibus no município do Rio de Janeiro. Nas duas seguintes procuramos trazer em detalhes as etapas dessa racionalização, destacando cada detalhe essa operação e seus possíveis impactos na vida da população. Na seção final apresentamos as hipóteses sobre os possíveis efeitos colaterais dessa racionalização a partir da reflexão realizada.

## **1. A transição regulatória no transporte por ônibus e a gênese da “racionalização” da frota**

A princípio, se pode afirmar que a origem das ações no sentido de se reorganizar o sistema de ônibus municipais na cidade do Rio de Janeiro está em junho de 2010, quando a prefeitura divulgou o edital de licitação que concederia a prestação do serviço público de transporte coletivo de passageiros a empresas que se encaixassem nas regras do novo plano de funcionamento do sistema.

Dentre as normas propostas, as mais notáveis consistiram na modificação do marco regulatório e na implantação de uma política de integração física e tarifária dos veículos. Vale lembrar que, até 2010, as empresas de ônibus eram respaldadas por um modelo

permissionário da prestação de serviços, sem exigência de contrato. A precariedade desse modelo se justificava também nos fatos de que as tarifas eram negociadas politicamente a cada reajuste e de que as empresas tinham autonomia para estruturar e operar suas linhas com prazo indefinido.

Com a nova propositura, instaurou-se o modelo de concessão à prestação do serviço a fim de conferir maior institucionalização na relação das empresas de ônibus com a Prefeitura. Além do estabelecimento de contrato com atribuições definidas e o prazo máximo de 20 anos para exploração das linhas, as empresas competiriam pelo direito de operação do serviço, e não mais pela disputa territorial entre itinerários nas áreas mais rentáveis da cidade (MATELA, 2014).

Segundo o então secretário de municipal de transportes Alexandre Sansão, durante audiência pública em maio de 2010, a racionalização do sistema teria como frentes a criação ou extinção de linhas de ônibus; modificações de itinerários, seções e prolongamentos; formação de sistemas tronco-alimentadores; e a aplicação de uma lógica regional de circulação dos coletivos. Essas medidas se conjugariam com a implantação do sistema de bilhetagem eletrônica e com os preparativos da cidade para os megaeventos, que certamente exigiriam uma “maior qualificação” do transporte público.

Diante disso, o edital previu a criação de cinco regiões de exploração do serviço de ônibus para flexibilizar mudanças de itinerários e ajustar a oferta de veículos às demandas de cada área ponderada da cidade. Tais regiões, denominadas Redes de Transporte Regionais (RTR), correspondem às atuais Áreas de Planejamento do município do Rio de Janeiro.

Cada RTR é explorada por quatro consórcios distintos, formados majoritariamente por empresas que já operavam na cidade e que se uniram conforme critérios territoriais na abrangência de seus serviços. Os consórcios formados são estes: Intersul (empresas que operam nos bairros da Zona Sul e da Grande Tijuca); Internorte (bairros da Zona Norte suburbana); Transcarioca (Barra da Tijuca, Jacarepaguá e adjacências); e Santa Cruz (Zona Oeste). A área central foi considerada de uso comum para todos os consórcios por tratar-se de um ponto convergente de viagens, tornando-a isenta de licitação.

## **2. Iniciativas na Zona Sul: BRS e reorganização dos itinerários**

A primeira etapa de racionalização do sistema de ônibus na Zona Sul da cidade ocorreu no início de 2011 com a implantação do Bus Rapid System (BRS) na Avenida

Nossa Senhora de Copacabana, importante corredor viário daquela região. A medida destinou duas das quatro faixas existentes na avenida à circulação exclusiva dos ônibus. Foram reorganizados também os pontos em que cada grupo de ônibus pararia de acordo com o destino das viagens. As paradas foram identificadas por números tais como BRS 1 (viagens entre Zona Sul – Centro), BRS 2 (viagens circulares da Zona Sul; Zona Sul – Grande Tijuca), BRS 3 (Zona Sul – Zona Norte), etc.

Naquela ocasião, a Prefeitura deu início à política de reduzir o número de veículos que circulava por Copacabana e, conseqüentemente, pelo corredor formado por Ipanema-Leblon-Gávea, prolongamento do primeiro bairro. Assim sendo, foram selecionadas 21 linhas de ônibus que tiveram parte de suas frotas destinada à criação de variações dessas mesmas linhas, mas com itinerários encurtados de modo com que não percorressem Copacabana e os bairros ulteriores.

Essa foi a primeira tentativa de se desafogar o tráfego de ônibus na Zona Sul sem que as linhas de ônibus fossem extintas de fato. Com tais variações, segundo o poder público, procurava-se dar maior eficiência aos itinerários estabelecendo o trajeto que concentrasse maior volume de passageiros. Segundo dados do folheto publicitário distribuído em 2011 à população, das 21 linhas de ônibus que sofreram alterações, 3 delas ligavam a Zona Sul ao Centro; 7 conectavam a mesma à Grande Tijuca; 5 faziam o trajeto entre a Zona Oeste e a Zona Sul; e outras 6 correspondiam a linhas com destino à Zona Norte suburbana.

Contudo, vale apontar que o parcelamento da frota das linhas originais para as variantes foi pouco expressivo, já que as primeiras continuaram sendo linhas com frequência regular ao passo que as “novatas” só circulavam em horários pré-determinados.

Outro ponto merecedor de destaque foi a oficialização de linhas que funcionavam em frequência extraordinária e que, a partir daquele momento, passariam a ter sua própria numeração. Em sua maioria, tratava-se de itinerários que conectavam o subúrbio à Zona Sul tais como 404 (Cordovil-Leblon, via Avenida Brasil), 402 (Engenho da Rainha-Gávea), 442 (Maré-Copacabana), entre outros. Mesmo assim, a oficialização das mesmas não implicou na regularidade desses coletivos, que continuaram operando em regime extraordinário.

### 3. O novo plano: racionalização, "eficiência" e baldeações

Um novo “pacote de racionalização” foi anunciado para ser executado no segundo semestre de 2015. Assim, Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro colocaria em prática o plano que inclui a exclusão e o encurtamento de linhas que passam pela Zona Sul da cidade. Ao todo, foi prevista a eliminação de 28 linhas até o final deste ano, enquanto outras 21 teriam seu trajeto encurtado. A principal justificativa era a de solucionar o problema de sobreposição de itinerários, que faz com que ônibus de determinadas linhas circulem vazios mesmo em horário de pico.

Atualmente, conforme o último relatório operacional divulgado no site Transparência da Mobilidade, o sistema de transporte por ônibus tem 467 linhas, que transportam 92,5 milhões de passageiros por mês (dados de maio de 2015). Somando, portanto, as linhas eliminadas e encurtadas, aproximadamente 10% das linhas passariam por alteração, com um percentual equivalente para o número de passageiros que serão atingidos.

**Tabela 1 - Quantidade de quilômetros cobertos, de passageiros transportados, de linhas e IPK (Índice de Passageiros por Quilômetro) do sistema de transporte na cidade do Rio de Janeiro**

Áreas de Planejamento de origem e destino	Quilômetros Cobertos	Qtd. Passageiros Transportados	Linhas	IPK
AP1 <-> AP1	475.677	1.392.422	12	2,93
AP1 <-> AP2	4.036.855	8.936.748	52	2,21
AP1 <-> AP3	8.840.774	13.746.751	60	1,55
AP1 <-> AP4	6.188.304	8.742.501	41	1,41
AP1 <-> AP5	5.346.319	3.734.034	32	0,70
AP2 <-> AP2	3.584.761	7.852.448	39	2,19
AP2 <-> AP3	4.950.969	8.749.004	36	1,77
AP2 <-> AP4	2.471.979	4.292.262	17	1,74
AP2 <-> AP5	5.311	11.216	1	2,11
AP3 <-> AP3	6.935.413	14.695.289	61	2,12
AP3 <-> AP4	1.532.522	2.719.441	16	1,77
AP3 <-> AP5	2.359.239	4.099.566	24	1,74
AP4 <-> AP4	1.397.744	3.409.321	10	2,44
AP4 <-> AP5	835.284	1.042.347	7	1,25
AP5 <-> AP5	4.469.000	9.107.104	59	2,04
<b>Total Geral</b>	<b>53.430.151</b>	<b>92.530.454</b>	<b>467</b>	<b>1,73</b>

Fonte: Relatório de operação por linha - Transparência da Mobilidade/Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro/Secretaria Municipal de Transporte

Conforme informações da Secretaria Municipal de Transportes, o projeto de racionalização da frota traria mais eficiência para o sistema, principalmente por gerar

impactos no trânsito dos BRS's. Segundo o órgão, para eliminar a sobreposição das linhas, a disputa por passageiros nos pontos e, com isso, garantir mais fluidez no trânsito e menos tempo de viagem, 70% das linhas que trafegam pela Zona Sul seriam aglutinadas.

De acordo com o noticiário, o número de ônibus que deixará de circular corresponde a 35% de todos que passam ou têm como destino ou origem a Zona Sul da cidade, onde estão localizados bairros como Leblon, Ipanema, Gávea, Lagoa e Jardim Botânico, todos com perfil de alto poder aquisitivo e que exercem forte centralidade urbana, concentrando também postos de trabalho.

Todas as mudanças foram anunciadas mediante um arsenal de argumentos técnicos que justificavam a necessidade da racionalização, que, por sua vez, contribuiria para a fluidez do tráfego e para a otimização do serviço oferecido. No entanto, é essencial considerar que a extinção e o encurtamento de linhas de ônibus - em uma cidade cuja circulação da população depende exageradamente delas - podem impactar diretamente na vida das pessoas. Tratando-se de linhas que ligam diretamente o subúrbio e a Zona Norte ao centro (lugar do emprego) e à Zona Sul (lugar da praia, do lazer e dos ricos), tal medida pode também ser preocupante do ponto de vista de suas consequências sociais.

**Tabela 2 – Quantidade de quilômetros cobertos, de passageiros transportados, de linhas e IPK (Índice de Passageiros por Quilômetro) das linhas que serão excluídas do sistema de transporte por ônibus na cidade do Rio de Janeiro**

Áreas de Planejamento de origem e destino	Qtd. Km Cobertos	Qtd. Passageiros Transportados	Linhas	IPK
AP1 <-> AP2	1.477.134	699.945	7	2,1
AP1 <-> AP4	1.552.579	1.019.350	6	1,5
AP2 <-> AP2	120.496	33.268	2	3,6
AP2 <-> AP3	168.533	80.598	6	2,1
AP2 <-> AP4	330.530	253.910	5	1,3
<b>Total das linhas excluídas</b>	<b>3.649.272</b>	<b>2.087.071</b>	<b>26*</b>	<b>1,7</b>

Fonte: Relatório de operação por linha - Transparência da Mobilidade/Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro/Secretaria Municipal de Transporte

\* No relatório operacional das linhas divulgado pelo site Transparência da Mobilidade da Secretaria Municipal de Transporte não constava informações de duas linhas que serão excluídas

Sendo uma proposta que abrange um número considerável de linhas – algumas com largo alcance territorial –, é fundamental indagar quais os seus impactos sobre a segregação urbana considerando tratar-se de uma cidade onde a organização do território é reflexo de uma sociedade desigual. Existem separações físicas e simbólicas muito

fortes na cidade, engendrando processos que dificultam e bloqueiam a interação social, além de intensificar a inferiorização de certos segmentos sociais, sobretudo moradores de favelas e das periferias.

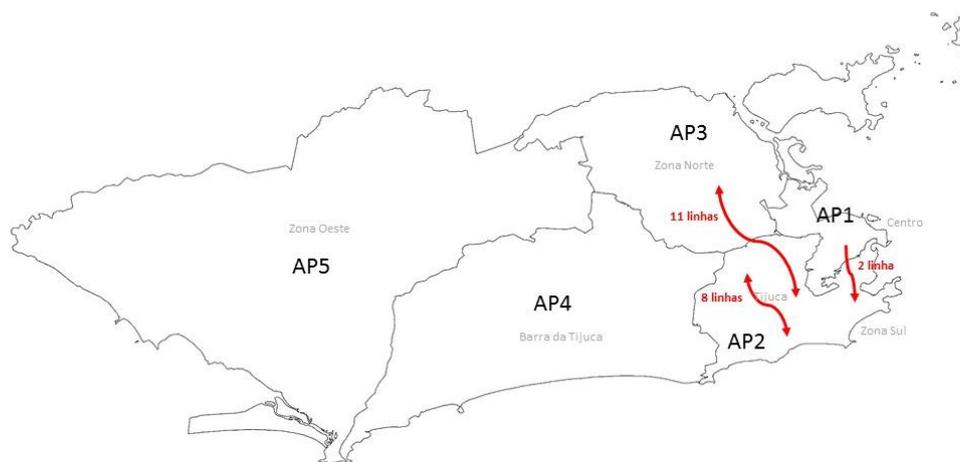
**Tabela 3 – Quantidade de quilômetros cobertos, de passageiros transportados, de linhas e IPK (Índice de Passageiros por Quilômetro) das linhas que serão encurtadas do sistema de transporte por ônibus na cidade do Rio de Janeiro**

Áreas de Planejamento de origem e destino	Qtd. Km Cobertos	Qtd. Passageiros Transportados	Linhas	IPK
AP1 <-> AP2	30.375	74.742	2	2,5
AP2 <-> AP2	1.406.371	2.880.680	8	2,0
AP2 <-> AP3	1.697.417	2.858.449	11	1,7
<b>Total Geral</b>	<b>3.134.163</b>	<b>5.813.871</b>	<b>21</b>	<b>1,9</b>

Fonte: Relatório de operação por linha - Transparência da Mobilidade/Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro/Secretaria Municipal de Transporte

Curiosamente, onze das 21 linhas que seriam encurtadas ainda este ano fazem a ligação entre as Áreas de Planejamento (AP) 2 e 3, opostas em termos de renda e demais indicadores sociais (Figura 1). Dessas onze, seis têm os bairros do Leblon e Ipanema como origem ou como destino, justamente os territórios mais ricos da cidade. De quatro linhas que conectam a AP3 ao bairro do Leblon, uma deixaria de existir e duas seriam encurtadas. Com isso, apenas uma linha, a 476 (Méier-Leblon), continuaria chegando até o bairro, de acordo com os anúncios preliminares. Já no caso de Ipanema, as mudanças implicariam na extinção completa de qualquer ligação direta entre a Zona Norte suburbana e o bairro, com o encurtamento de três linhas e a exclusão de uma.

**Figura 1 – Linhas encurtadas**



**Figura 2 – Linhas excluídas**



### **Considerações finais**

A nova fase do plano de racionalização teve início em outubro de 2015 através de sucessivas etapas com previsão de término para dezembro deste mesmo ano. Como afirmamos anteriormente, ainda não é possível avaliar definitivamente os impactos que tais mudanças vêm causando no cotidiano e, de maneira mais aprofundada, os efeitos sobre as condições de vida da população. Por outro lado, cabe destacar algumas particularidades evidenciadas ao longo deste processo que permitem, ao menos, traçar hipóteses sobre os resultados dessas ações no campo dos transportes urbanos na cidade do Rio de Janeiro.

Primeiramente, impera um clima de incerteza em relação às mudanças, pois puderam ser percebidas algumas divergências entre a concepção e execução do plano, especialmente quanto à especificidade das linhas que seriam de fato encurtadas ou excluídas. Das principais mudanças anunciadas, apenas as linhas circulares da Zona Sul, além daquelas que conectavam a região ao Centro da cidade foram efetivamente reestruturadas. A ligação da Barra da Tijuca com o Centro seguiu à risca o plano inicial: foram criados pontos de baldeação em locais específicos da Zona Sul de modo com que o passageiro que viesse da Barra (e adjacências, na Zona Oeste) pudesse fazer a transferência para as linhas troncais. Vale lembrar que as linhas troncais foram criadas especialmente por este plano de racionalização; se tratam, na verdade, de versões “otimizadas” de itinerários que se sobrepujam entre a Zona Sul e o Centro.

Quanto ao foco deste artigo, a conexão da Zona Norte com a Zona Sul do Rio de Janeiro aparentemente não foi impactada o quanto se prevê. Até agora, das linhas que estavam previstas no seccionamento e que conectavam ambas as regiões, nem todas foram encurtadas<sup>3</sup>. Da série de linhas extintas deste grupo, foram eliminados apenas os itinerários criados em 2011 como variações “encurtadas” de linhas regulares, durante a implantação do primeiro sistema de corredor viário (BRS) em Copacabana. O impacto da extinção dessas linhas não parece ter sido tão grave uma vez que circulavam em regime extraordinário. Mesmo assim, ainda é possível encontrar pelas ruas algumas linhas desta categoria em circulação, mostrando que a execução do plano até então apresenta incertezas que indicam uma possível adesão parcial dos consórcios que operam no Rio de Janeiro ou que o plano será implantado gradualmente.

O fato de que, na prática, o plano ainda não tenha se concretizado, não elimina a necessidade de ser analisado criticamente pelas razões expostas acima. Além disso, devem ser considerados os fatos surgidos após o anúncio da racionalização e que podem estar influenciando efetivação do plano. Uma hipótese a ser cogitada quanto às poucas modificações efetuadas até agora nos itinerários entre a Zona Norte e a Zona Sul pode ter referência aos polêmicos episódios de revista de passageiros em algumas linhas de ônibus em setembro deste ano. Em diversas ocasiões, linhas como a 472 (Triagem-Leme) e, especialmente, a 474 (Jacaré-Jardim de Alah)<sup>4</sup>, que interligam regiões próximas a favelas do subúrbio carioca com a orla oceânica da Zona Sul, foram abordadas pela Polícia Militar após denúncias de vandalismo e agressões tanto dentro como fora desses coletivos. Os “arrastões” ocorridos em Copacabana no dia 20 de setembro de 2015 foram indiretamente responsabilizados pelos usuários dessas linhas, reforçando, e até mesmo legitimando<sup>5</sup>, a revista policial nessas linhas.

Tais medidas ganharam considerável repercussão na imprensa e nas redes sociais, dividindo opiniões quanto à motivação principal da Prefeitura em propor a “reorganização” das linhas de ônibus que circulam entre o subúrbio, a Zona Norte e a Zona Sul. Neste sentido, é possível supor que a inexpressiva reestruturação dos

---

<sup>3</sup> Entre elas, estão a 433 (Vila Isabel-Leblon) e a 464 (Maracanã-Leblon), que foram seccionadas e agora têm suas paradas finais na Praia de Botafogo, a aproximadamente 9 quilômetros de distância do antigo ponto terminal e a 483 e a 485 que antes iam até Ipanema e agora só vão até a rua Siqueira Campos, em Copacabana.

<sup>4</sup> O portal R7 Notícias, em 23 de setembro de 2015, apelidou a linha 474 de “O inferno do Rio”. Ver mais em: <http://noticias.r7.com/rio-de-janeiro/ameacas-violencia-e-vandalismo-conheca-a-rotina-da-linha-474-o-inferno-do-rio-23092015>. Acesso em 4 dez 2015.

<sup>5</sup> Em 22 de setembro de 2015, o governador do Estado do Rio de Janeiro Luiz Fernando Pezão (PMDB) recomendou às autoridades policiais que não recuassem no esquema de segurança que previa revistas em ônibus vindos do subúrbio em direção às praias da zona sul. Ver mais em: <http://noticias.uol.com.br/ultimas-noticias/agencia-estado/2015/09/22/peza0-defende-revistas-em-onibus-e-apreensoes-preventivas-de-jovens.htm>. Acesso em 4 dez 2015.

itinerários entre essas regiões, pelo menos até o presente momento, e destoando da concepção e prazos de execução do plano, tenha a ver com a influência da opinião pública no que diz respeito aos episódios relatados.

Por fim, das linhas Zona Norte – Zona Sul impactadas efetivamente até agora, vale pontuar que duas circulavam dentro da Área de Planejamento 2, que agrupa os bairros da Grande Tijuca (Zona Norte) e da Zona Sul. Embora pertençam à Zona Norte, os bairros da Grande Tijuca são historicamente menos segregados que os demais da região (VILLAÇA, 2001). Esse detalhe explica não só a quantidade mais elevada de linhas que transitam entre essas zonas, em comparação às linhas circulantes entre AP2 e AP3, bem como o fato de ter sido alvo factual da racionalização ao ter duas de suas linhas, com itinerários similares, afetadas.

Assim sendo, nesta fase inicial, o plano parece estar realmente focado em ajustes técnicos com vistas a “enxugar” os excessos do sistema, favorecendo, por um lado, o serviço de itinerários mais otimizados cujo qual ainda está em implementação, e, por outro, a fluidez do tráfego – inclusive de veículos particulares - em algumas vias importantes.

Com isso, surge outra hipótese importante relacionada a essas mudanças. Ou seja, temos interpretado também que, ao implementar uma política focada na retirada de veículos do transporte coletivo, a racionalização da frota visa atender também o usuário do transporte individual, sobretudo moradores da Zona Sul da cidade. Hoje, o Rio de Janeiro tem um dos piores tráfegos do mundo; o tempo médio de deslocamento aumenta ano após ano. Essa situação é resultado, além da desorganização do sistema de transporte público, de um aumento extraordinário na frota de veículos particulares. Como destacamos inicialmente, nos últimos anos, o número de automóveis na cidade aumentou em mais de 70%.

No principal foco desse plano, a Zona Sul (bairros das Regiões Administrativas de Botafogo, Lagoa e Copacabana), a população corresponde a 9% de toda a cidade, enquanto concentra 13% dos domicílios que possuem automóvel. Assim sendo, parece também um plano que pretende solucionar parte da crise da mobilidade urbana que atinge a alta classe média, atendendo a demanda por mobilidade daqueles que usam exclusivamente o automóvel particular para seus deslocamentos. No mesmo contexto, não podemos esquecer que há projetos viários de alto custo sendo realizados na cidade, como a construção de uma nova pista do elevador do Joá, enorme viaduto que liga a Zona Sul à Barra da Tijuca, na Zona Oeste, e as diversas intervenções viárias na Operação Urbana Porto Maravilha.

Essa ideia parece estar em consonância com as percepções da mudança por parte dos moradores da Zona Sul, como nessa fala de um morador reproduzida em matéria jornalística: “ Eu acho que vai ser melhor, porque vai diminuir o número de ônibus que passam pela Zona Sul. Tem muito ônibus e eu acho que o trânsito vai melhorar” (Nelson, morador do Flamengo, Portal de Notícias G1-Rio)

Ainda em relação à racionalização, embora quantitativamente o impacto pareça pequeno, a exclusão e o encurtamento dos trajetos restringe claramente a capacidade de circulação de uma parcela da população. Não há dúvidas de que tomar dois ônibus (mesmo com integração tarifária) é mais dispendioso do que realizar o trajeto em um itinerário direto. Além disso, não há informações claras sobre o papel e quando entrarão em operação os terminais que seriam utilizados para a integração, a exemplo de um no Maracanã, como foi noticiado no início de 2015.

Se por um lado há uma expectativa positiva por parte dos adeptos de veículos particulares (como fica evidenciado na fala acima reproduzida), até agora as mudanças indicam um prejuízo em termos de tempo de deslocamento para usuários do transporte coletivo. Em declaração reproduzida pelo portal de notícias G1, uma usuária de uma das linhas encurtadas dizia:

“Eu pego o primeiro ônibus em Olaria, depois tenho que descer em Copacabana e depois pegar outro para a General Osório, em Ipanema. Complicou porque eu ando com peso e agora eu também tenho que pagar mais. Agora eu tenho que pagar duas passagens. E eu também não vi nenhuma melhora no trânsito. Eu levava, em média, 45 minutos. Agora eu levo quase duas horas” (Portal de Notícias G1-Rio).

Muito embora os prazos anunciados para exclusão e encurtamento das linhas que circulam entre a Zona Norte e a Zona Sul não tenham sido cumpridos, ainda não se sabe se tais propostas serão mantidas ou não. De todo modo, é preocupante que parte do viés restritivo dessas medidas tenha um alvo bem claro: a população mais pobre. Por outro lado, coincidentemente, tais medidas atendem os moradores de bairros onde há muitos anos se deseja ficar livres das externalidades negativas provocadas pelos ônibus, como o trânsito e as poluições sonoras e do ar. Em outras palavras, essas medidas parecem ir em caminho contrário à imperiosa necessidade de se promover a integração dos espaços historicamente apartados da cidade, ao mesmo tempo em que se torna um mecanismo para reforçar a auto-segregação da elite, garantindo amenidades dos territórios da alta classe média.

A exclusão de algumas linhas de fato pode se justificar pela sobreposição e falta de passageiros, o que faz com que alguns ônibus circulem praticamente vazios. No entanto,

como se justifica o encurtamento de linhas com grande demanda? Essa contradição deixa dúvidas se a racionalização das linhas de ônibus, ao mesmo tempo em que se sustenta em uma base técnica, não serve também de pretexto para tornar os bairros mais ricos da cidade ainda mais isolados do restante da cidade.

Nesse caso podemos resgatar os enclaves fortificados descritos por Caldeira (2000), que se definiam por espaços privados para o uso coletivo fisicamente demarcados e isolados por muros, grades, espaços vazios e detalhes arquitetônicos. No entanto, estamos diante de uma situação em que a busca por isolamento em bairros como Leblon e Ipanema, expressam, por sua vez, uma espécie de fortificação invisível. Se no primeiro caso a alta classe média desses bairros selecionam seus vizinhos, no segundo, além disso, parecem ter como desejo escolher quem circula por suas ruas.

Por fim, deixamos o alerta de que operações de engenharia de transporte bem-sucedidas podem ter consequências muito graves do ponto de vista social, acirrando conflitos, provocando desigualdades e intensificando a segregação urbana.

## **Referências**

ABREU, Maurício de Almeida. **A Evolução Urbana do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro, IPP: 2008.

CALDEIRA, Teresa P. do Rio. **Cidade de Muros: Crime, Segregação e Cidadania em São Paulo**. São Paulo: Editora 34/Edusp, 2000.

CASS, N; SHOVE, E.;URRY, J. Social Exclusion, mobility and access. **The Sociological Review**. pp. 539-555. Lonon, 2005.

GAFFNEY, C. Fronteiras, Barreiras e Mobilidades: problematizando o Projeto Olímpico no Rio de Janeiro. In: SANTOS, A.S.P, SANT'ANNA, M.J.G. **Transformações territoriais no Rio de Janeiro do século XXI**. Rio de Janeiro: Gramma, 2014.

MATELA, Igor Pouchain. **Transição regulatória no transporte por ônibus na cidade do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: Letra Capital, 2014.

RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz. Acumulação Urbana e a Cidade: reflexões sobre os impasses atuais da Política Urbana. In: Encontro da Associação Nacional de Pós-Graduação e Pesquisa em Ciências Sociais, 19., 1985. **Anais...** Caxambu: ANPOCS, 1985.

RIBEIRO, L.C.Q., RODRIGUES, J.M., CORRÊA, F.S. Território e Trabalho: segregação e segmentação urbanas e oportunidades ocupacionais na Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Em: LAGO, L.C. (Org.). **Olhares sobre a Metrópole do Rio de Janeiro: Economia, sociedade e território**. Letra Capita/Observatório das Metrôpoles: Rio de Janeiro, 2010.

RODRIGUES, J.M., LEGROUX, J. A questão da mobilidade urbana na Região Metropolitana do Rio de Janeiro: reflexões a partir dos projetos de infraestrutura para os megaeventos esportivos (Copa do Mundo 2014 e Jogos Olímpicos 2016). In: CASTRO, D.G. et. al. **Rio de Janeiro: os impactos da Copa do Mundo 2014 e das Olimpíadas 2016**. Letra Capital: Rio de Janeiro, 2015.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. 2ª edição. São Paulo: Fapesp, 2001.