

O colapso dos ônibus no Rio de Janeiro durante a Covid-19 e seus impactos na mobilidade

Autor:**Mauro Kleiman**

*Doutor em Arquitetura e Urbanismo,
professor da Universidade Federal do
Rio de Janeiro, Rio de Janeiro*

DOI: 10.58203/Licuri.21192

Como citar este capítulo:

KLEIMAN, Mauro. O colapso dos ônibus no Rio de Janeiro durante a Covid-19 e seus impactos na mobilidade. In: SILVA, Maria José das Neves (Org.). **Mosaico da humanidade: conexões nas Ciências Humanas e Sociais**. Campina Grande: Licuri, 2023, p. 20-26.

ISBN: 978-65-85562-11-9

Resumo

O artigo apresenta elementos sobre o quadro dos transportes por ônibus no contexto da epidemia de Covid-19 no Rio de Janeiro. O objetivo do estudo foi o exame da redução muito expressiva do número de ônibus e das respectivas viagens e seus impactos na mobilidade, mormente da população de baixa renda. A metodologia combinou dados quantitativos de fontes secundárias com análise qualitativa de observação direta de campo. Como principais resultados podemos apontar para a análise que toma por base a referência que sendo o modo de deslocamentos majoritário na cidade os ônibus se observam uma situação de colapso para seu uso pela população. Aparece, assim sendo, uma redução significativa das possibilidades de se mover na cidade. Isto impacta mormente a população de mais baixa renda, muito dependente deste tipo de veículo e seus trajetos para seus deslocamentos moradia-trabalho-moradia e demais atividades. Fez aumentar o tempo de espera de ônibus, e , portanto faz as viagens terem maior duração e a superlotação dos poucos veículos que seguem rodando, ou mesmo não é possível as viagens nesta modalidade automotiva se expandindo o uso de vans, ou se buscando mais o trem ou metrô que também tiveram suas frotas reduzidas. Como considerações finais podemos ressaltar que os mais pobres durante a epidemia vêm reduzidas ou eliminadas suas possibilidades de movimentos diários, e ao mesmo tempo estarão expostos à maior grau de possibilidades de infectar-se face a inevitável aglomeração nos poucos veículos ainda ativos, dado a necessidade de seguirem trabalhando presencialmente.

Palavras-chave: Transporte. Redução de viagens. Modal automotivo.

INTRODUÇÃO

O modal automotivo de deslocamentos por meio da modalidade ônibus entra em colapso no Rio de Janeiro em 2021. Os ônibus “sumiram” das ruas. Com isto a população vê reduzida as possibilidades de deslocamentos. Principalmente a população de mais baixa renda que possui uma maior dependência à este tipo de veículo para seus movimentos obrigatórios do seu dia-a-dia.

Igualmente o modelo de deslocamentos pela modalidade BRT(Bus Rapid Transport), também se apresenta em franca deterioração e em colapso, o que agrava o quadro dos transportes coletivos por ônibus, notadamente nos lugares do Rio de Janeiro onde foi implantado como principal, e por vezes única, maneira de se movimentar no território.

Sim, o contexto epidêmico alavancou o quadro de colapso dos movimentos por ônibus. Mas o processo já se encontrava em andamento anteriormente à crise sanitária. Esta , com as restrições necessárias ao seu controle por medidas não farmacológicas e por vacinação- distanciamento e isolamento social- implicou numa redução de demanda por deslocamentos .

Contudo, como a população mais pobre, majoritária no Rio de Janeiro (e demais cidades brasileiras), para se manter teve que seguir saindo de casa ao trabalho- formal ou informal, mantida sua dependência ao ônibus verificou seu colapso, e contra todas as normas de prevenção à COVID-19 teve que se aglomerar nos poucos veículos deixados à seu uso. Assim, viagens com maior tempo de espera e superlotação dos veículos tem sido a vivência diária dos deslocamentos dos mais pobres nos poucos ônibus em circulação.

No Rio de Janeiro estão presentes os diferentes modais de transportes coletivos: ônibus, automóveis, motos, vans, kombis, trens, metrô, VLT, barcas. Contudo, não se tem integração entres estas veículos de deslocamentos, tendo graves problemas de operação e qualidade afetando, principalmente, a grande massa da população de menor renda, que deles dependem para seus movimentos diários, principalmente para suas atividades de trabalho, mas também como forma de terem a possibilidade de utilizar equipamentos coletivos de saúde, educação e cultura.

No Rio de Janeiro os deslocamentos para os mais pobres tem cada vez mais tempo de duração, e são feitos majoritariamente por ônibus com baixa capacidade de passageiros estando sempre superlotados e com veículos sem as mínimas condições de rodar e de

conforto, ou por um sistema metro-ferroviário que não atende a demanda de deslocamentos. Não se percebe medidas plenas de busca de articulação entre os modais, que são entendidos, em geral, como estanques, e muito menos de um pensamento e ações visando articula-los com a estrutura do território e o entendimento deste como uma região metropolitana com vistas a um planejamento integrado, nem ações para o monitoramento e avaliação de desempenho e qualidade.

Neste sentido, o atual quadro de colapso dos ônibus deixa nítido as desigualdades de acessibilidade e mobilidade proporcionando inequidade social que resulta numa cidade não inclusiva, com a grande parcela da população mais pobre constrangida no Isto porque, nesta metrópole face a existência de todos os modais possíveis de transporte (automotivo, ferroviário-metrô, trem, VLT- aquaviário, cicloviário), se tem a ratificação do modal automotivo em suas várias modalidades-autos privados, ônibus, BRT, BRS, vans, Kombis, mototáxis, taxis, Uber- como aquele que segue o mais importante e prioritário meio de deslocamentos. Podemos, assim, como objetivo do estudo, indagar sobre qual a perda de mobilidade face à situação da modalidade ônibus para as camadas populares, que se trata da maior parte da população da metrópole.

METODOLOGIA

A metodologia do estudo tem caráter quanti-qualitativo, combinando levantamento e análise de dados de fonte secundária obtidos junto a Secretaria Municipal de Transportes do Rio de Janeiro e o Consórcio responsável pelas linhas do BRT(Bus Rapid Transport) , com análise qualitativa através de observação direta de campo, onde se verificou fluxos e intervalos em vias principais de circulação de ônibus nas diferentes zonas da cidade e nas principais paradas dos BRT Transoeste (ligação Barra da Tijuca-Santa Cruz), Transcarioca (ligação Barra da Tijuca ao Aeroporto do Galeão) e Transolímpica (ligação Vila Militar ao Recreio). O estudo toma como base a idéia de transporte como recurso social de mobilidade(Kaufmann, 2008), a questão da dependência ao automóvel (Dupuy, 1999) e a capacidade de mobilidade como condição de participação no mundo urbano e a persistência do modal automotivo no Rio de Janeiro e seus efeitos sobre a mobilidade das camadas populares (Kleiman, 2017)

RESULTADOS E DISCUSSÃO

O município do Rio de Janeiro, há 11 anos atrás, fez uma composição de quatro consórcios congregando as 121 empresas de ônibus concedendo o serviço de ônibus por divisão da cidade em áreas- o Intersul (Zona Sul), o Internorte (Zona Norte), o Transcarioca (Barra e Jacarépagua), e o Santa Cruz (Zona Oeste).

Podemos dizer diante desta forma de agir que o Estado, a nível de governo municipal trouxe para si o papel do Capital concentrando as empresas num oligopólio à guisa de poder melhorar o controle e gestão do serviço de ônibus, e uma facilidade no caso de planejar mudanças e dinâmicas nos transportes(algo que não ocorreu). Na verdade a forma consorciada serviria para reduzir custos das empresas centralizando a manutenção da frota e o faturamento diário que vai para um caixa único, que em tese repassaria para cada empresa um percentual relativo a frota que detêm. Muitas empresas passaram a reclamar que não recebiam o valor devido face à sua frota, e algumas entraram em juízo solicitando reparação de danos face aos Consórcios. Muitas faliram obrigando as outras empresas componentes dos consórcios a terem de movimentar suas linhas e assumir seus problemas de veículos sem manutenção devida até dívidas e passivos trabalhistas. Com isto muitas empresas vieram a falir, e ocorreu de não serem substituídas por outras passando as linhas de serviços em várias partes da cidade a terem ou redução importante do número de veículos ou simplesmente deixarem de operar em determinados bairros. Principalmente foram afetados bairros da Zona Oeste, Ilha do Governador e alguns da Zona Norte.

Entre agosto e setembro de 2021, com base em dados da Prefeitura do Rio de Janeiro e do RIOÔNIBUS, dois Consórcios- o Intersul e o Santa Cruz pediram recuperação judicial. Os dois representam 34% do movimento de viagens nos bairros onde atuam. Os dois outros -Internorte e Transcarioca podem seguir o mesmo caminho, pois esta forma de ação jurídica suspende parte das dívidas até sua resolução e acrescenta mais um poder de pressão sobre o município concessor em busca de mais benesses ao setor.

No contexto epidêmico da COVID-19 de fato o sistema de ônibus teve uma diminuição forte do número de passageiros, o que fez com que as empresas retirassem veículos das ruas para se adequar a uma menor demanda. Mas essa redução de passageiros se fez face aos primeiros impactos muito fortes da epidemia, sendo substituída pela necessidade premente da população de mais baixa renda de seguir se deslocando a seus

empregos formais ou informais.

Sim, conforme dados da Prefeitura do Rio de Janeiro e do Rio Ônibus se assinala que o número de passageiros transportados por ônibus teve uma queda de 57,69% entre 2019 e 2020, e de mais 2,63% até o primeiro semestre de 2021. Contudo esta queda já vinha numa curva descendente desde 2015 onde se transportava 1,33 milhões de passageiros/dia para 1,01 milhões em 2019. Com frota determinada pelo município do Rio de Janeiro em 7568 veículos rodando, as empresas foram a reduzindo até chegarem, no momento atual a 40% do previsto, ou seja 3088 ônibus em circulação.

Algumas linhas simplesmente “sumiram” de vários trajetos nos bairros e interbairros levando a população a não poder se movimentar para suas atividades e necessidades, ou terem seu tempo de espera do serviço dos poucos ônibus que restaram nas linhas (as vezes apenas um por linha), ou procurarem outros meios de deslocamento. Trens e metrô, que também reduziram suas frotas na epidemia apresentam superlotação de passageiros. E neste quadro a modalidade de deslocamentos automotivos por vans, sejam “as legalizadas (cerca de 2000 vans), sejam as vans ilegais (aproximadamente 8000 veículos), denominadas de “piratas”, organizadas por grupos ligados a atividades ilícitas. As vans legais tem um incremento excepcional do número de passageiros transportados por dia, chegando em agosto de 2021 a 9,97 milhões por dia (dados da Prefeitura do Rio). Já as vans “piratas” por estimativa dos empresários de ônibus levariam 40 milhões de passageiros por mês. O sistema de vans “piratas” ou legais, forma de concorrência desleal com o sistema de ônibus, segundo seus empresários, autorizado os legalizados como serviço complementar alimentador do de ônibus, trem e metrô, na realidade, talvez a partir do modo de ação dos “piratas”, fazem trajetos paralelos aos de ônibus ou os substituíram completamente em algumas partes da cidade notadamente na Zona Oeste.

Já o modelo de deslocamentos por ônibus “encapsulados” numa via segregada - o BRT também apresenta um colapso. Sucateado e vandalizado as três linhas atuais do BRT - Transoeste, Transcarioca e Transolímpica, tem cerca de 40% da frota de veículos parados, em manutenção ou já totalmente fora de uso. Não se observa mais a ideia inicial de intervalos de no máximo dois minutos entre cada ônibus, nem viagens com linhas expressas. Foi sendo adotado pelos consórcios de empresas concessionárias da operação do serviço uma fragmentação cada vez mais intensa de linhas segmentadas e paradoras em todas estações, causando maiores tempos de viagem, espera para entrada no veículo, e superlotação.

Existem 46 estações desativadas, a insegurança é geral nas estações, em seu entorno e dentro dos veículos relatam-se desde assaltos até casos de assédio sexual, e um constante empurra-empurra para entrar e sair dos veículos. Inclusive se sabe de acidentes com feridos e até óbitos de pessoas atropeladas pelo ônibus ou outros veículos (que invadem as pistas segregadas), dado, também, pela depredação da forma das estações com portas de vidro automáticas, que ao inexistirem permitem tanto o não pagamento de passagem para acessar o sistema, como as pessoas “pulam” da plataforma para “cortar caminho” em direção ao que desejam.

O entendimento prevalecente de se fazer um BRT como “linhas troncais”, canalizando para sua frota toda a demanda de passageiros e a forma de deslocamentos atravessando os lugares sem se dar conta de qual população ali habita e quais atividades se localizam em cada lugar, colocou o modelo e assim o executivo municipal deseja ou almeja como “coração do sistema de transportes do Rio”, algo só possível em modal ferroviário e suas modalidades, aí sim um verdadeiro transporte de massas por vias tronco. O BRT por suas características pode ser um ótimo alimentador das redes ferroviárias e do metrô, mas não pode cumprir o papel de canalizador de alta demanda.

Na observação direta de campo anotamos durante o período de maior impacto da epidemia de Covid-19 nas vias de fluxos de Ônibus isolamento de seus fluxos em 60 a 70 % nas vias principais das zonas Oeste (Santa Cruz, Campo Grande, Jacarépagua) e Norte (em bairros dos antigos subúrbios da cidade) onde se localizam camadas de menor renda, e que tiveram redução de frota em até 80 % , sendo que algumas linhas simplesmente foram extintas, ou seja redução de 100 % (!). Nos bairros de maior renda das zonas Sul e parte da Norte da cidade (Tijuca e arredores) também existiu redução, ainda que em menor percentual entre 40 a 50 % , sendo que no geral os veículos em atividade se reduziram no auge da epidemia a cerca de apenas 2500 ônibus em circulação versus os 8000 veículos existentes antes do evento.

O BRT também colapsou e se soma ao conjunto de ônibus que “sumiram” das ruas. Na linha Transoeste que atende ao deslocamento diário de população de baixa renda os intervalos entre os ônibus articulados que trafegam via segregada chegaram a um mínimo de 10 minutos até 20 minutos(!) , sendo anotado momentos em que a espera era maior. Assim quando um ônibus chegava a uma estação já se encontrava superlotado, com impedimentos à entrada de novos passageiros. Na linha Transcarioca os intervalos também se ampliaram na mesma proporção ,sendo registrados, igualmente a supressão de sub-

linhas que trafegavam na via servindo ao seccionamento de trajetos implantado pelo consórcio responsável pelo seu funcionamento. Na linha Transolímpica os intervalos se alongaram até 25 minutos. No conjunto das linhas se anotou a retirada de 120 veículos da frota o que contribuiu ainda mais para o colapso desta modalidade de transporte automotivo coletivo na cidade.

Assim sendo, o estudo confirmou o impacto negativo sobre a mobilidade na cidade durante a epidemia de Covid-19, atingindo principalmente a população de baixa renda dependente deste tipo de modalidade automotiva para seus movimentos e atividades na cidade do Rio de Janeiro.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo do artigo foram apresentados os elementos indicadores do colapso dos ônibus no Rio de Janeiro durante a epidemia de Covid-19. Se confirma que os ônibus “sumiram” e seu maior impacto sentido pela população mais pobre que guarda uma dependência maior com esta modalidade automotiva para seus deslocamentos obrigatórios no dia-a-dia. Quem tem maior renda para dispor da modalidade de automóvel particular manteve a possibilidade de se mover e quem depende dos ônibus para seus movimentos e atividades na cidade viu aumentarem os constrangimentos a tal durante a epidemia de Covid-19, quando apesar das restrições impostas aos deslocamentos à população de renda mais baixa se impunha a necessidade de seguir no trabalho.

REFERÊNCIAS

DUPUY, Gabriel. La dépendence automobile. Paris: Anthropos, 1999

KAUFMANN, Vincent. Les paradoxes de la mobilité. Lausanne: Presses Polytechniques et Universitaires Romandes, 2008.

KLEIMAN, Mauro. Mobilidade urbana : a persistência do automotivo na metrópole do Rio de Janeiro. Revista Nueva America, nº 154, p. 38-41, 2017.