

ANO XVIII - nº 4 JULHO / AGOSTO DE 2018

Editor

Mauro Kleiman

Publicação On-line

Bimestral

Comitê Editorial

- Mauro Kleiman (Prof. Dr. IPPUR UFRJ)
- Márcia Oliveira Kauffmann Leivas (Dra. em Planejamento Urbano e Regional)
- Maria Alice Chaves Nunes Costa (Dra. em Planejamento Urbano e Regional) – UFF
- Viviani de Moraes Freitas Ribeiro (Dra. Planejamento Urbano e Regional IPPUR/UFRJ)
- Luciene Pimentel da Silva (Profa. Dra. – UERJ)
- Hermes Magalhães Tavares (Prof. Dr. IPPUR UFRJ)
- Hugo Pinto (Dr. em Governança, Conhecimento e Inovação, Universidade de Coimbra – Portugal)

Editores Assistentes Júnior

Beatriz Mesquita e Júlia Paresque

IPPUR / UFRJ

Apoio CNPq

LABORATÓRIO REDES URBANAS LABORATÓRIO DAS REGIÕES
METROPOLITANAS

Coordenador

Mauro Kleiman

Equipe

João Gabriel Caciano e Letícia Rosa da Silva.

Pesquisadores associados

André Luiz Bezerra da Silva, Audrey Seon, Humberto Ferreira da Silva, Márcia Oliveira Kauffmann Leivas, Maria Alice Chaves Nunes Costa, Viviani de Moraes Freitas Ribeiro, Vinícius Fernandes da Silva, Pricila Loretta Tavares.

Índice

Transformações nos transportes e mobilidade urbana nas metrópoles do Rio de Janeiro

TRANSFORMAÇÕES NOS TRANSPORTES E MOBILIDADE URBANA NA METRÓPOLE DO RIO DE JANEIRO.

Mauro Kleiman

RESUMO

O objetivo do trabalho se centra na análise da conjuntura atual de mudanças nos modais de transporte na metrópole do Rio de Janeiro-Brasil, como elemento contributivo na dinâmica de transformações territoriais em processo onde se acentuam problemas de mobilidade urbana. Como metodologia de pesquisa combinou-se levantamento de dados secundários com observação direta de campo. Como resultados apresentamos que embora na metrópole estejam presentes todos os modais: o automotivo(automóveis particulares, ônibus, vans, táxis, moto-táxis); o ferroviário(trens, metrô, e esta sendo implantado um VLT); o aquaviário (barcas); o ciclovário(bicicletas), estes meios de deslocamentos apresentam graves problemas de articulação e integração entre eles, além de questões operacionais e de gestão e qualidade, afetando, principalmente, a grande massa da população de menor renda, que deles dependem para seus movimentos rotineiros. Apesar de se observar um conjunto de iniciativas de reordenação das formas e meios de deslocamento na metrópole do Rio de Janeiro com implantação de BRT;BRS;VLT; expansão do Metrô; certas melhorias nos Trens e Barcas; Ciclovias... 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. O modelo de transportes e mobilidade das cidades brasileiras tem na metrópole do Rio de Janeiro, um caso exemplar por suas principais características: a) privilegia os deslocamentos através do modal automotivo, com base em viagens individualizadas em automóveis e motos particulares, e viagens coletivas atomizadas em milhares de veículos ônibus e vans, com reconhecida baixa qualidade e capacidade de monitoramento, em detrimento do transporte coletivo de alta densidade do modal ferroviário com trens, metrô e vlt que subsiste sem atender a demanda, com baixa qualidade e monitoramento; b) o modelo ainda guarda como premissa a ideia de viagens com um só propósito em determinados horários fixos, pela manhã e tarde, dentro do pensamento pendular, e se centra no problema dos congestionamentos e na previsão de nível futuro destes, sem compreender e perceber que a dispersão das áreas de moradia da população, de empregos, de comércio e serviços, de atividades educacionais e de saúde, e as de lazer e esporte, conduz a uma multiplicidade de deslocamentos em diferentes horários, que se conjuga ao fenômeno na metrópole do Rio da permanência de importância de seu centro histórico como núcleo de fortes atividades, combinado com a nova dispersão para importantes sub-centros em diferentes direções.

Tendo em vista estas duas características básicas analisamos determinados pontos, como se segue: a) os indivíduos do grupo social com maior renda conseguem, ainda que com constrangimentos, alcançar um leque mais amplo de atividades sócio-econômicas e equipamentos coletivos, seja porque tem capacidade de renda para localizar-se mais próximo a atividades e equipamentos, seja porque possuem os meios e veículos próprios para tal, seja porque tem como localizar-se nos eixos dos principais modais de transporte, enquanto que a maioria da população deve tem constrangimentos de possibilidades para resolver suas demandas de movimentos obrigatórios cotidianos ou desejados, considerando que a organização territorial da metrópole do Rio esta baseada na combinação dos fenômenos de dispersão-

centralização-novas centralidades em sub-centros, o que implica para a grande massa de menor renda no aumento de distâncias e tempos de viagens com má qualidade em transportes coletivos com baixo grau de conectividade. Este contexto demonstra a necessidade de pensar de maneira integrada a política de transportes com a de planejamento do território uso e ocupação do solo procurando incorporar a grande massa da população às mais amplas e melhores possibilidades de mobilidade. Assim sendo, se propõe ,inicialmente, inverter-se o foco da política de transportes, atualmente mais voltada e restrita aos fatores da economia para a dimensão social dos movimentos de deslocamentos, que não são configurados apenas individualmente mas partem de configuração social mas ampla dependentes de uma teia de redes de trabalho,família,amizades,necessidades educacionais e de saúde,entre outros. A política atual de transportes presume rotina e comportamento de viagens previsíveis com foco em deslocamentos diários pendulares em dois horários fixos, em detrimento da percepção da existência de um nível de variabilidade diária e diferentes padrões de viagens, incluindo, inclusive, atividades não laborais e diversificadas por faixa etárias, o que supõe um padrão de viagens cotidianas múltiplas; e em segundo lugar se propõe ao revés da atual atomização da legislação e órgãos de controle e gestão, em geral voltados a atender os interesses das camadas de maior renda, a configuração real de um organismo de planejamento e gestão metropolitano para os transportes articulado e inserido num planejamento do território também no âmbito metropolitano, onde, incluso, existisse o direito de demanda e participação, nas esferas consultivas e decisórias, dos interesses da maioria da população de menor renda; e em terceiro lugar a constituição de um novo modelo de transportes de modo a atender e com qualidade as necessidades de viagens no sentido da percepção de deslocamentos múltiplos, atendendo, principalmene a população das regiões mais distantes das suas atividades sócio-ecômicas e equipamentos coletivos; em quarto lugar ao invés de pensar em separado os diferentes modais de transporte ou a busca de restrições a seus usos, inseri-los no território como rede que interligue todas as atividades possibilitando igualdade de acesso as diferentes camadas sociais, com prioridade para a de baixa renda, através do modelo de intermodalidade com melhor qualidade do sistema de transporte

coletivo de massa, tomando em conta a estrutura urbanística dada da metrópole do Rio. Busca-se assim, sair do foco restrito de ações pontuais para viabilizar os deslocamentos aos pontos de atividades laborais, de comércio e serviços, e de eventos, para pensar na multiplicidade de pontos de destinos obrigatórios e de desejos da metrópole como um todo. No primeiro foco o que vai se buscar resolver são congestionamentos pontuais liberando pistas para a passagem de alguns tipos de deslocamentos e para determinadas áreas e classe social restringindo-os ao todo, e no segundo vai se buscar ampliar e melhorar os deslocamentos da metrópole como um todo.

Palavras-chave: Mobilidade urbana, transformações territoriais, Rio de Janeiro.

1. INTRODUÇÃO

O trabalho trata da questão da mobilidade, do papel dos transportes e suas consequências para a dinâmica territorial, a partir de 1995, na metrópole do Rio de Janeiro, tendo como base a pesquisa “Transporte e Mobilidade populacional-espacial na Região Metropolitana do Rio de Janeiro”, (estudo do Laboratório Redes Urbanas do IPPUR-UFRJ, sob coordenação do Prof. Dr, Mauro Kleiman). Duas perspectivas ilustram a questão: aquele dos novos meios de transporte automotivos (Vans, Kombis e Moto-Taxis) e suas modificações para maior fluidez com as Faixas Exclusivas (BRS) e Corredores Expressos de Ônibus(BRT) e por outro ângulo a busca de renovação de investimentos no modal ferroviário com a proposta de introdução do VLT, assim como

Arquiteto, Doutor em Arquitetura e Urbanismo pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo (1994). Professor Adjunto do IPPUR/UFRJ, Coordenador do Laboratório Redes Urbanas e do Laboratório das Regiões Metropolitanas do IPPUR/UFRJ, Pesquisador I do CNPq.

² Tratasse do renascimento do transporte público no rio de Janeiro principalmente na zona Oeste com a implantação dos corredores do BRT.

a expansão do Metrô como linha única, e linha em Niterói, e investimentos na melhoria dos trens. Estas duas perspectivas inserem-se numa expansão da metrópole, seja no interior do seu núcleo, ou na direção das cidades da região serrana, e outro das cidades praianas nos eixos em direção a Região dos Lagos, e da Região Sul do Estado do Rio de Janeiro, para a chamada Costa Verde. A existência de ações que buscam alternativas para dar conta do incremento de movimentos e interações na metrópole expandida, contudo, não tem

apresentado sucesso nos seus objetivos mantendo-se graus diferenciados de mobilidade por classe social. A questão da mobilidade populacional espacial, determinada de maneira importante pelo transporte automotivo e por tentativas de melhorias e expansão do modal ferroviário, assim como as mudanças recentes(a partir de 1995) na dinâmica territorial da região Metropolitana do Rio de Janeiro, trazem elementos que são objeto de uma reflexão crítica neste trabalho. As mudanças se fazem através de espaços emergentes intra-metropolitanos e urbanos, principalmente na Zona Oeste da Cidade do Rio de Janeiro(tanto para camada de alta renda como baixa renda), e peri-urbanos, igualmente tanto de renda alta como baixa, assim como novas periferias pobres, enquanto nota-se a modernização de periferias pobres tradicionais(na Baixada Fluminense), assim como a cristalização de novos eixos de crescimento para além dos limites mais articulados à metrópole. Estes movimentos na dinâmica territorial tem como um de seus principais elementos a possibilidade e graus de mobilidade dados pelo papel do transporte automotivo como elo de articulação intra e inter escalar, na medida que trata-se do modal majoritário de deslocamentos, mas, igualmente, por maior demanda pelo transporte ferroviário e certo grau de investimento na melhoria do atendimento por este modal.

O trabalho estrutura-se em partes que se articulam. Na primeira, faz-se um síntese do escopo conceitual com o qual trabalhamos. Na segunda se faz um breve recuo histórico para mostrar como a configuração da metrópole do Rio tem elementos demarcadores de uma determinada estruturação sócio-espacial desigual, determinada, inclusive, pela questão da mobilidade social restrita dada pelo privilegiamento dos deslocamentos pelo modal automotivo. Na terceira parte, aponta-se as importantes mudanças em processo na dinâmica do território que simultaneamente consolida uma expansão no interior do núcleo metropolitano e uma expansão externa que rompe os limites metropolitanos como os exemplos dos vetores citados acima, e o papel dos transportes neste processo. A quarta parte , busca apontar os diferentes modais de transporte em utilização nos movimentos desta metrópole expandida, suas inovações e mudanças em curso ou projetadas. Por fim, na quinta parte apresenta-se como conclusão que a dinâmica territorial em curso na metrópole tem entre seus elementos a questão da mobilidade populacional espacial, que tendo como

modal prioritário o automotivo, com algumas novidades com a participação de veículos comerciais leves e motos, e modernizações para o tráfego mais fluido de ônibus, e tentativas de ampliar a participação do modal ferroviário, implicam em alterações na problemática dos transportes e mobilidade.

1. TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

Tratamos do tema dos transportes com escopo teórico inovador pois se traspassa a ótica de transporte como técnica de engenharia corrente nas abordagens do assunto, tratando-o sob uma perspectiva de recurso social de mobilidade urbana e sua relação com o processo de urbanização.

Nossa reflexão teórica sobre o tema estabelece, inicialmente, numa necessária distinção entre transportes e mobilidade. Os transportes estão associados aos processos de organização territorial em suas diferentes escalas-intraurbana, metropolitana, regional, nacional, internacional e articulados aos processos econômicos em geral e a seus impactos na urbanização, metropolização e formação e desenvolvimento dos fenômenos da periferização e peri-urbanização. O objetivo dos transportes trata-se de, por meio de movimentos, reduzir as distâncias, vencer discontinuidades, sejam físico-geográficas ou econômicas, pois o modo de produção capitalista impõe movimentos de deslocamentos rotineiros e superpostos permanentes entre todos seus movimentos de produção e consumo. A atividade de transporte, aquilo que ele vende, é reduzir distâncias conectando, aproximando pontos, articular atividades e ações, distribuir mercadorias, serviços, prover a possibilidade de necessária da Força de Trabalho ao Capital, propiciar deslocamentos para as áreas de residência, comércio, emprego, escola, hospitais, etc. e entre estas. Mas seu objetivo de reduzir distâncias só se completa se os transportes o fazem no mais curto espaço de tempo, onde para tal permanentemente, por meio de inovações tecnológicas e correlação espaço-temporal, para cumprir seu papel na economia de aproximar produção de consumo; reduzir o tempo de circulação de mercadorias; dar movimento a Força de Trabalho.

Enfim, transportar é deslocar-se no espaço. Poder-se-ia assim pensar que existiria uma sinonímia entre transporte e mobilidade pois o fato de mover-se de um ponto a outro implica em deslocamento no espaço. Contudo, apesar de serem dois conceitos que evidentemente guardam articulação constante, pois

para ter mobilidade necessita-se de transportes, eles não aparecem como sinônimos: transporte como deslocamento rotineiro implica em fluxos, ou seja deslocamentos somente no espaço físico-geográfico, enquanto que mobilidade trata dos deslocamentos também no espaço físico-social, implica em interações sociais, implica na possibilidade e efetividade de deslocamentos no espaço vira mobilidade quando possibilita uma implicação com a possibilidade de transpassar as barreiras sócio-hierárquicas do território, com a possibilidade de movimentar-se em âmbitos sociais diferentes. Neste sentido, a capacidade de mobilidade é uma condição de participação no mundo urbano, mas que para efetivar-se precisa de um conjunto de fatores, como entre outros o nível de renda, a existência de modais de transportes coletivos e particulares e sua acessibilidade segundo o nível de renda. De modo que podem existir deslocamentos sem mobilidade.

Orientamos, então, nossa reflexão com base num escopo de interpretações que insere-se no corpo do debate sobre transportes na cidade, que acentua-se no marco atual do avanço do capital, incorporando novos elementos que visam romper a estanqueidade de sua análise como técnica, e a dicotomia de sua referência como causa ou condicionante do processo de urbanização buscando estabelecer a relação direta entre seu papel na mobilidade e interconexões que propiciam e a estruturação do território. Por outro ângulo, na maior parte das cidades e metrópoles mundiais, e principalmente no caso brasileiro, os deslocamentos, em suas diferentes escalas, ainda fazem-se majoritariamente pelo transporte automotivo. Configurou-se, assim, uma dependência para os movimentos de circulação, principalmente ao automóvel particular e ao ônibus, em detrimento do transporte de massa ferroviário. Como consequência a questão da mobilidade espacial, tomada como importante recurso social estará articulada as possibilidades e constrangimentos dados pela renda de cada camada social ao poder de compra e de manutenção do veículo automotor que guarda-se o nexos com entre a possibilidade de movimentos de circulação e deslocamentos para a camada de renda mais alta, e os constrangimentos e até mesmo a total impossibilidade de mobilidade para a de baixa renda. Gera-se, assim, sendo, para as camadas populares o fenômeno de sua marginalização e exclusão sócio-econômica, para os quais busca alternativas para sua mobilidade,

colocando-se nas metrópoles brasileiras possibilidades e restrições de mobilidade por classe social. Por esta ótica, entende-se como constituinte desta mobilidade a combinação entre o acesso ao veículo automotor, e a existência qualitativa de rede viária compreendida como infraestrutura que permite a ligação física, as principalmente a ligação social entre os elementos do território possibilitando assim uma capacidade de deslocamento trapassando-se as barreiras existentes da hierarquia sócio-espacial do território com acessibilidade para os diferentes lugares, com redução de tempo de percurso. Neste sentido, existiria um nexos entre possibilidade de deslocamentos e a renda mais alta, e constrangimentos a mobilidade da camada de renda baixa com restrições ao acesso ao emprego, maiores tempo e custos de viagem, e mesmo de movimentos. A mobilidade esta ligada a possibilidades do cidadão ter direito ao acesso a educação, saúde, lazer e ao trabalho. O acesso a itens básicos para a efetivação de suas sociabilidades requer uma mobilidade física para acessar equipamentos coletivos e emprego. Portanto, a mobilidade é uma combinação entre os meios pessoais dados pela sua posição social, e os sistemas de circulação e modais de transporte a sua disposição no lugar e contexto de suas vidas. Na ótica meramente técnica, a mobilidade é tida como a habilidade de se movimentar em decorrência de condições físicas econômicas. Mas tomada como recurso social implica que a camada de baixa renda estaria a margem da possibilidade de mobilidade em relação as pessoas com alto poder aquisitivo, sem problemas sociais para deslocamentos. À mobilidade pode, então, ser atribuída como um recurso social importante e integrante da sociedade, isto é, diretamente relacionado ao deslocamento de pessoas entre as diferentes hierarquias sócio-espaciais.

Com os modais de transporte hoje existentes no contexto do caso brasileiro, a camada de baixa renda se desloca com importantes constrangimentos, e tem muito importantes restrições ou não possibilidade de mobilidade, de acordo com a abordagem conceitual que adotamos.

Detendo-se nos diversos conceitos expressos sobre a mobilidade, cabe nos perguntar sobre a real capacidade e possibilidades de sermos cada vez mais móveis (Kaufmann, 2008). Essa indagação nos suscita para a amplitude do conceito da mobilidade e também para as restrições que os indivíduos

encontram em seu cotidiano para exercer a mobilidade plena. Para Levy (2000,), a mobilidade faz parte da composição social do indivíduo, ou seja, quanto mais mobilidade, maiores facilidades e meios de reprodução têm o cidadão.

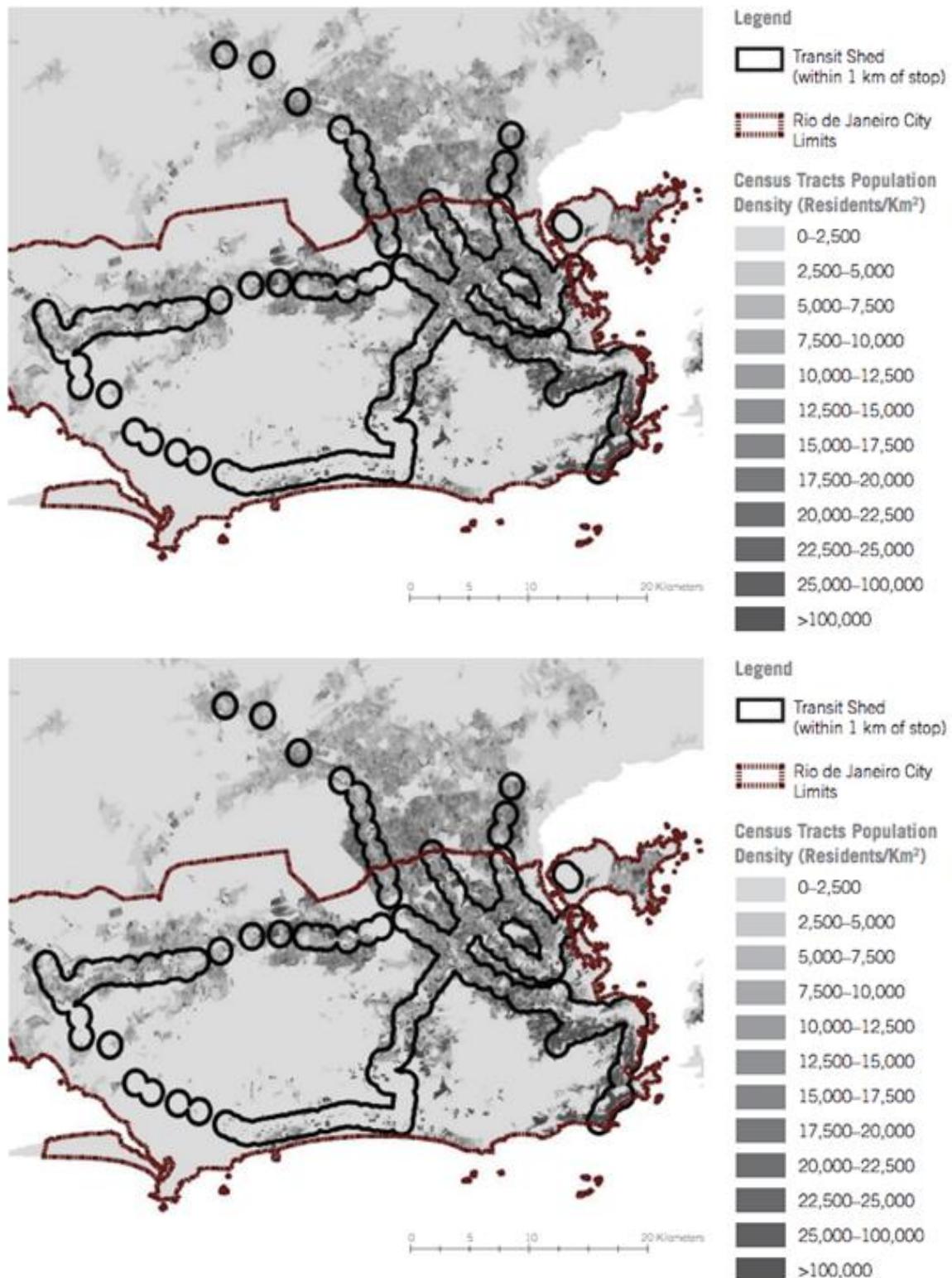
Assim, diferentes localizações e acessibilidades influem de forma contundente na qualidade urbana, sendo a mobilidade urbana diretamente responsável por permitir ou restringir o direito à cidade (Harvey, 2005). Pode-se tratar a mobilidade como um sistema de movimentos potenciais onde existem diversas virtualidades. Assim sendo, a mobilidade é efetiva e tem sentido porque, no domínio do espaço, influi na capacidade do cidadão de realizar sua cidadania (Levy, 2000).

O transporte público pode se conformar como o maior agente de mobilidade, sendo dessa forma muito comum a imediata associação da mobilidade com os sistemas de transporte. A mobilidade espacial se realiza de diversas formas, em objetos de transporte públicos e privados, coletivos e individuais, de velocidades variadas. E essa realização se dá a partir das potencialidades dos sujeitos envolvidos, uma vez que elas são desiguais, assim como o acesso a esses objetos. Sendo um dos maiores viabilizadores da mobilidade urbana o transporte urbano, o tratamos como objetos sócio-técnicos cujo objetivo é romper a estanqueidade do território (Kleiman, 2004). Por conta disso, apresentam uma característica muito peculiar pois demarcam e modificam o território onde se inserem. E essa peculiaridade vem acompanhada de uma outra característica, que é de carregar em si toda a história e o legado tecnológico adquirido até aquele momento, tornando-se também um objeto simbólico. Logo, pode-se dizer que se trata de uma técnica que possibilita a organização do território e que se trata de um dos elementos mais importantes na sua estruturação. Conjeturar a mobilidade urbana a partir das perspectivas permitidas pelo transporte público existente hoje na cidade do Rio de Janeiro nos leva a relacionar a problemática do transporte urbano às outras adversidades existentes na cidade e às escolhas políticas de promoção da mobilidade urbana adotadas aqui.

Para além do movimento físico, a mobilidade urbana é também uma ferramenta de justiça social. Uma vez que a distribuição espacial dos postos de trabalho, serviços e infraestrutura adequada se distanciam dos locais de moradia da maioria da população - fato que se agrava para as parcelas de menor renda, que

busca nas periferias locais de moradia condizentes com sua renda, ampliar a mobilidade urbana dos indivíduos está em relação direta com a possibilidade de minimizar desigualdades sociais. O conceito de mobilidade se articula ao conceito de segregação de forma que esta fica diminuída quanto maior a mobilidade do sujeito. Apontamos que a capacidade de mobilidade é uma condição de participação no mundo urbano, mas que para efetivar-se precisa de um conjunto de fatores, como entre outros o nível de renda, a existência de modais de transportes coletivos e particulares e sua acessibilidade segundo o nível de renda, entre outros. (Kleiman, 2014)

Aumentar a mobilidade é também aumentar a inclusão de mais pessoas aos sistemas existentes de transporte e criar novas modalidades e meios de interconexão, ampliando e dinamizando as redes, sendo assim um objeto também da política (Vasconcellos, 2000).



2 – CONFIGURAÇÃO DE METRÓPOLE DO RIO DE JANEIRO, SUAS MUDANÇAS RECENTES, E O PAPEL DOS TRANSPORTES.

Desde o final da década de 30 do século XX vem configurando-se a Região Metropolitana do Rio de Janeiro, com uma dinâmica de estruturação interna onde os transportes tiveram papel determinante, tanto em suas áreas de

densificação como na sua expansão, na medida da distribuição desigual da acessibilidade em relação direta a renda. Como no padrão de urbanização do momento de constituição da metrópole predominou o clássico “núcleo-periferia”, onde as camadas de maior renda localizam-se no núcleo e as de menor renda na periferia, demarcaram-se condições de acessos diferenciados ao uso das propriedades sociais de espaço, dado que equipamentos e serviços urbanos foram concentrados em áreas centrais. Assim à distancia social crescem-se a distancia do uso dos benefícios de urbanização, e a distancia espacial. Define-se a condição periférica para os pobres, conduzindo-os a uma não-articulação aos serviços urbanos e à imobilidade relativa , e uma condição central à camada de maior renda.

Até a década de 60 os deslocamentos prioritariamente se fazem pelo modal ferroviário, com os bondes atendendo às áreas centrais, e os trens atendendo às áreas periféricas. O transporte automotivo neste período tem os carros particulares e ônibus associados a uma rede viária mais estruturada e com qualidade nas áreas centrais, sua utilização quase absoluta pela camada de maior renda. Para a massa popular, moradora da periferia, no período de 1940 a 1970, serão praticamente inexistentes os proprietários de automóveis e reduzidas as linhas e frotas de ônibus que lhes servem.

A inflexão para deslocamentos majoritários pelo modal automotivo, inclusive com a extinção do transporte por bondes e o “sucateamento” dos trens, terá como efeito,em princípio, um “espessamento” com verticalização e adensamento dos bairros onde existia infra-estrutura de habitabilidade,equipamentos coletivos,e serviços mais desenvolvidos e a atração de camadas de baixa renda a localizarem-se no seu núcleo colados aos eixos de circulação (as favelas no centro e na zona sul, norte do Rio de Janeiro) para tentarem beneficiar-se da proximidade desta infra-estrutura, equipamentos,e serviços. A grande massa empobrecida que foi instalar-se na periferia da metrópole(Baixada Fluminense) terá grandes constrangimentos à mobilidade.

Todos estes fatores conduzem a uma geração de uma configuração onde intensifica-se o centro, criam-se sub-centros, os pobres estarão na periferia distante mas também estarão presentes no núcleo. Faz-se assim um espessamento do que já estava pleno, por densificação e verticalização, e vai

enchendo-se uma periferia contígua, ampliando-se a metrópole. A configuração da metrópole concentrada, densa e verticalizada, e um “espalhamento” em direção a seu perímetro limítrofe, demarcada rigidamente por seu zoneamento de atividades e usos, com o automóvel sendo o elo de articulação entre suas partes, apresentará importantes transformações resultantes do processo de transformações produtivo-econômicas da globalização inclusive no modo de vida, ao qual articula-se uma acentuação do papel do transporte automotivo, mas também com a contribuição, embora declinante desde os anos 1960, do modal ferroviário, que só recentemente volta a receber investimentos..

A atual estrutura sócio espacial da Região Metropolitana do Rio de Janeiro apresenta especificidades que relativizam a lógica estrita do padrão básico núcleo-periferia, apesar da permanência de um Centro Metropolitano (no Centro histórico do Rio de Janeiro), e sub-centros consolidados e emergentes (Barra da Tijuca), a estrutura sócio-espacial deve ser observada criticamente. Isto porquanto embora a camada de renda alta e média alta continue a concentrar-se na orla marítima do Rio de Janeiro e Niterói, suas áreas estão entremeadas com a permanência há mais de sessenta anos dos setores populares em favelas, que tem novo surto de crescimento a partir dos anos 90. Setores médio-alto e médios também localizam-se na periferia imediata do núcleo da metrópole (Zona Oeste do Rio de Janeiro), e na periferia mais distante (principalmente no centro de municípios da Baixada Fluminense), onde a predominância anterior indicava serem áreas de setores populares. As áreas de renda alta têm uma expansão territorial num movimento duplo intra e supra-metropolitano: internamente está ocupando uma nova área de orla oceânica, sob a forma de condomínios fechados de edifícios e casas na Baixada de Jacarépaga; e também se observa movimentos de deslocamento para segunda residência, ou nova residência fixa, em municípios serranos ou praianos, tanto para a direção da Região dos Lagos como para a Costa Verde, ambos externos aos limites metropolitanos, onde existem também áreas de setores médios e médio-baixos. Os setores populares tem acompanhado este movimento e sinaliza-se um, por vezes intenso, processo de favelização nestas novas áreas de renda alta. Torna-se assim mais complexa a configuração sócio espacial da metrópole com a co-habitação de camadas pobres das favelas e dos loteamentos periféricos com camadas média

e ricas que encapsulam-se em condomínios fechados, e a cada vez mais distante posição entre as camadas pobres das periferias e as médias e ricas do núcleo (Kleiman ,2009).

O processo de re-estruturação complexo da configuração da forma-conteúdo da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, com seu desenvolvimento simultâneo de densificação da concentração, com diversificação de necessidades e atividades, centralidades e permanência do Centro, e expansão extensiva para fora de seus limites, terá o modal automotivo como principal articulador das suas partes, mas no modal ferroviário um contribuinte importante para a expansão ampliada da localização da camada de baixa renda em áreas muito distantes do núcleo da metrópole. Esta nova configuração metropolitana expandida vem sendo suportada em grande parte pela acentuação do uso do automóvel. Por outro lado, com a localização de camadas de baixa renda em periferias cada vez mais distantes, assim como se densificando em áreas da Baixada Fluminense, os trens voltaram a ter incremento acentuado de demanda por sua tarifa mais baixa e oferecimento de viagens em menor tempo, sem os entraves dos congestionamentos do tráfego automotivo. No mesmo ângulo de observação se verifica maior demanda pela Linha 2 do Metrô, e o uso de veículos comerciais leves, por esta camada de baixa renda.

3 - OS DIFERENTES MODAIS DE TRANSPORTES E MUDANÇAS NA DINAMICA DOS DESLOCAMENTOS

3.1-Modal automotivo

De 1970 a 2000 a frota de automóveis particulares cresce seis vezes (passa de 350.000 veículos para mais de 2.000.000) com índice de motorização na cidade do Rio de Janeiro de 3,56 habitantes/veículo, sendo em 1960 de 23,4 hab/veículo. Os mais recentes dados sobre número de automóveis particulares já apontam em 2010 para quase 3 milhões de veículos na metrópole. Para os deslocamentos por automóveis particulares a última intervenção importante foi a construção da Linha Amarela, aberta em 1997, como via expressa de traçado transversal aos eixos viários longitudinais predominantes na cidade. Fora esta

via nada mais de importante se fez para absorver não só o incremento acentuado do número de automóveis, como do importante aumento dos movimentos de deslocamentos dado pelo crescimento econômico, e aqueles advindos do modo de vida contemporâneo apontados acima. Por seu lado os ônibus passam de 10.000 veículos para 15.000, mais 1.200 micro-ônibus, compondo 411 linhas intermunicipais e 1.268 linhas municípios metropolitanos, e 1.005 ligando a metrópole a municípios supra-metropolitanos. O aumento por número de viagens por ônibus e automóveis para municípios supra-metropolitanos na região serrana (mais 30% no período de 1985-2005 em relação a década anterior); Região dos Lagos (orla oceânica a leste do Rio de Janeiro, com mais 48% no mesmo período); mostra a extrapolação da metrópole (dados das concessionárias de estradas de rodagens pedagiadas- 2005). Observação direta de campo de nossa pesquisa aponta, igualmente, incremento de mais 35% de viagens na direção da Costa Verde.

Para os deslocamentos por ônibus se pode apontar algumas medidas e ações importantes para a melhoria deste tipo de transporte. A primeira medida a se assinalar trata-se da licitação das linhas de ônibus em setembro de 2010 pela Prefeitura do Rio de Janeiro que conduziu a uma concentração das inúmeras empresas antes existentes em apenas quatro Consórcios, o que representa uma forma de oligopólio para o sistema, sob alegação que seria mais fácil organizá-lo no trato com menor número de empresários que com centenas. À esta medida conjugou-se a implantação de Faixas Exclusivas(BRS) para ônibus, controladas por um sistema de radares, primeiro em avenidas da Zona Sul, e o modelo depois se estende também ao Centro,Zona Norte, para possibilitar maior fluidez dos veículos, com redução dos tempos de viagem, e das frotas, e igualmente da localização e redução das paradas. Busca-se impor aos Consórcios reduzir a frota onde existiria superposição de linhas e número de veículos nas zonas Sul e Centro e faze-las ampliar a frota na zona Oeste onde o serviço é muito restrito e onde pelo crescimento demográfico e de atividades a demanda é maior. Nas primeiras experiências observadas de fato verifica-se redução do tempo de viagens, mas pode-se apontar para problemas de congestionamento e aumento do tempo de viagem para os veículos automotores particulares pela redução do número de suas faixas de rolamento. A segunda ação, ainda em fase de

implantação trata-se da criação de Corredores Expressos de Ônibus(BRT), que tem como base a ideia de faixas segregadas, ou seja separadas da circulação dos demais veículos automotores por barreiras físicas, com cruzamentos em níveis diferenciados, paradas no mesmo nível dos veículos, e compra antecipada do bilhete fora do ônibus, veículos bi-articulados para transporte de maior número de passageiros, maior espaço entre paradas, e articulações nestas paradas com linhas de ônibus circulares e com linhas do modal ferroviário-trens e metrô.

A partir de 1996 inicia-se, também o transporte coletivo de passageiros através de veículos comerciais leves de pequeno porte (vans e kombis). A frota deste tipo de veículo apresenta crescimento muito forte (já são 11.000 veículos na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, sendo que destes a metade são clandestinas, e atingem 40.000 veículos no Estado do Rio. Este tipo de veículo já é responsável pelo deslocamento de número muito expressivo de passageiros (1.600.000 passageiros/dia na metrópole do Rio representando entre 18% e 24% do total (Fetranspor RJ, 2003), já contando com 353 linhas com viagens no sentido periferia distante – Centro, periferia imediata – Centro e inter-bairros (Mamani, 2004). Aponte-se, também o fenômeno dos moto-taxis, não legalizado, que faz viagens articulando centros de bairro a áreas populares com estrutura de becos e vielas, onde outro tipo de veículo não entraria.(Kleiman 2014). As vans e kombis prestam-se à função de elo funcional articulador da metrópole difusa e com seu Centro e sub-centros, e para a circulação intra-localidades seja entre os loteamentos populares ou condomínios fechados de alta renda e o comércio e assim mesmo com os BRTs possivelmente persistirão. Isto porque servem tanto para atender ruas internas de bairros no tráfego local, seja para atender inter-localidades do “corredor” de cidades que tem se formado ao longo das rodovias(BR 040;BR 124,BR 116,BR 101,entre outras).Assumem,assim a característica da morfologia difusa do território e dos mercados de trabalho informais e pólos de comércio, lazer, e serviços. Servem os veículos leves, com qualidades de serviço diferenciado, às camadas de menor e de maior renda. Para os de maior renda o serviço é feito em trajetos diretos(sem paradas intermediárias) entre os condomínios e os centros dos municípios, ou direto a shoppings, ou para o Centro da metrópole. Por observação direta e entrevistas

verificamos que tanto nas cidades serranas como nas praianas cada condomínio contrata uma van para trajeto diário até o Centro da metrópole(em geral dois horários/ dia com ida pela manhã e volta no fim da tarde, e vans com vários horários(em geral dois pela manhã e dois a tarde para os deslocamentos para o comércio, e serviços locais).Para os de menor renda os veículos oferecem acessibilidade “porta-a-porta” (inclusive em áreas de difícil acesso), onde o ônibus não entra devido a demanda rarefeita, porque por sua flexibilidade de trajeto e velocidade permite interconexões intra-periferia e periferia-núcleo central da metrópole com maior intensidade. Contribuem assim, as vans, para uma periferação mais distante ainda, e difusa, dos setores populares .Como fazem paradas intermediárias e de forma livre possibilitam o aparecimento e consolidação de vários núcleos de concentração de moradias populares ao longo das estradas, onde os ônibus de carreira regulares não podem parar por conta da legislação e o transporte informal pode. Somando-se os deslocamentos por veículos leves(formais ou informais),com os de ônibus e automóveis verifica-se o intenso movimento de deslocamentos das cidades do eixos estudados para o Centro “histórico” da metrópole, e os sub-centros, mostrando serem dois dos fluxos de veículos e número de viagens mais importantes registrados. (PDTU-RJ 2005,).

3.2-Modal ferroviário

O modal ferroviário, que desde a década de 1960 foi substituído pelo automotivo como aquele privilegiado nos deslocamentos urbanos-metropolitanos do Rio de Janeiro,tem apresentado certos investimentos e modificações, que combinados com as mudanças na dinâmica territorial conduzem a apontar sua mais recente importância no seu papel nos movimentos da metrópole, por suas diferentes opções, como se segue.

3.2.1-Trens

As linhas de trens suburbanos nos seus ramais da Central do Brasil(linhas para Deodoro-Santa Cruz,Paracambi,e Belford Roxo),e o ramal da antiga Leopoldina(linha eletrificada nos subúrbios da Leopoldina, mas a diesel no ramal de Guapimirim), tem apresentado demanda crescente, efeito da densificação das áreas populares a que servem e a expansão para periferias mais distantes. No ramal que liga a gare da Central do Brasil a Deodoro parte da frota foi

renovada com trens com ar-condicionado e maior conforto interno, embora os horários de passagem dos comboios apresentem intervalos muito grandes para a demanda (cerca de 20 minutos entre cada composição), e as condições das estações não ofereçam boa acessibilidade. Contudo, é nos ramais de Paracambi e Belford Roxo, onde pelo seu maior crescimento demográfico como área de residência popular que a demanda pelo uso dos trens cresceu geométricamente, que os trens não conseguem a procura por sua utilização dado horários com intervalos que estão entre 30 a 45 minutos de espera. Conjugam-se a isto o fato que é exatamente onde a demanda aparece maior que a empresa coloca os trens mais antigos, em péssimas condições de conforto (sem ar condicionado, bancos que brados, portas que não fecham), e operacionalidade com os veículos apresentando constantes defeitos combinados a problemas na energia elétrica. O mesmo pode ser dito do ramal da antiga Leopoldina, com o agravante que na linha para Guapimirim os horários de passagem dos trens a diesel se fazem apenas poucas vezes ao dia, (restringindo-se quase que especialmente a viagem de vinda ao centro pela manhã e a volta no final da tarde), e com composições ainda em pior estado de conservação.

3.2.2-Metrô.

O Metrô do Rio de Janeiro vem apresentando demanda totalmente acima de sua capacidade atual. Tipo de veículo de massa capaz de propiciar viagens rápidas e seguras, trabalhando no sistema de intervalos, ao contrário daquele dos trens que é por horário, tem sido muito procurado pela população como meio de deslocamento, principalmente por evitar os cada vez mais intensos fluxos com bloqueios do modal automotivo, mas tem sido operado e mesmo ampliado em sua extensão por método singular entre todos os metrôs conhecidos no mundo, o que tem trazido fortes constrangimentos ao seu uso. A lógica da implantação dos metrôs, em todas as experiências conhecidas, é a de apor-se uma rede em formato de malha sobre o território, com muitos "nós", ou seja estações de transbordo entre as várias linhas, distribuindo a quantidade de passageiros pelas mesmas, procurando, assim sendo, conectar o maior número de lugares, e mantendo-se através de sofisticados sistemas informatizados de controle de tráfego o menor intervalo possível entre as composições aumentando a oferta de viagens. No caso do Rio de Janeiro a opção de logística tem sido outra e

singular: com apenas duas linhas, seguindo o sentido longitudinal dos eixos da cidade e metrópole, não acompanha a ideia de rede em malha sobre o território. Além disto, onde antes existia um “nó” entre as linhas 1 e 2, (ainda que secundário situado na estação Estácio, pois o principal “nó” estava previsto para ser na estação Carioca, construída com porte para este fim e mais ainda para ser a estação de transbordo também para a linha 3 -Rio-Niterói. Esta linha 3, que seria fundamental para os deslocamentos na metrópole, tem ficado apenas como ideia, sendo que sua extensão no trecho entre Niterói e Itaboraí já foi pensado como metrô de superfície, ou como VLT, ou como BRT. Outra questão que tende a agravar a situação é a construção da linha 4 ligando a zona Sul a Barra da Tijuca como simples extensão da linha 1, e uma ideia lançada de estender a linha 2 até Belford Roxo na Baixada Fluminense . Teríamos assim um longo “fio de urdidura” ao invés de uma rede em malha, ou uma espécie de “cobra de duas cabeças” que cresceria indefinidamente de um lado e de outro cujo efeito seria de agregar cada vez mais passageiros numa única linha , e não numa rede, agravando a superlotação dos carros, e sem articular os diferentes pontos e lugares do território pois não se configura como rede. Uma outra ideia, que poderia contribuir para aliviar o impacto da escolha de lógica equivocada e singular seria criar um anel metroviário com uma linha circular ao se ligar a futura estação Uruguai(extensão da linha 1 para depois da estação Saenz Peña) com a estação Gávea da linha 4(na verdade linha 1 estendida) o que propiciaria distribuir melhor o volume de passageiros.

3.2.3-VLT.

Com o projeto de revitalização através de importante intervenção urbanística na área do Porto do Rio de Janeiro aparece a ideia da introdução de Veículo Leve sobre Trilhos-VLT no Rio de Janeiro. A primeira ideia de sua introdução no Rio de Janeiro no Porto parecia mais como um chamado de uso turístico Contudo esta agora sendo implementado como rede no Centro da metrópole com seis linhas.

4 – CONCLUSÃO: AS MUDANÇAS NOS MODAIS DE TRANSPORTE, A DINÂMICA TERRITORIAL E A QUESTÃO DE MOBILIDADE ESPACIAL SOCIAL.

No escopo deste trabalho apresentamos alguns dos elementos que conduzem à uma reflexão crítica sobre as mudanças nos modais de transporte, inseridas num processo de alteração na dinâmica territorial da Região Metropolitana do Rio de Janeiro. A periferização muito distante de setores populares muito pobres; a configuração de áreas de setores de alta renda peri-urbanos, determina pela distribuição desigual das condições de mobilidade em relação à renda uma acentuação da segregação sócio-espacial.

A força de trabalho estará submetida a um prolongamento de sua jornada pelo aumento das distâncias, e nisto relaciona-se e o acréscimo no valor das tarifas para deslocar-se, o acréscimo de tempo de viagem (existem casos em que o trabalhador gasta 4 horas diárias no trajeto de ida e volta de casa ao emprego). A situação dos setores populares, sejam os da primeira coroa periférica, e ainda mais os da periferia mais distante, agravou-se com a reestruturação produtiva no bojo do ideário neoliberal, onde o Estado abandonou a concepção do transporte público pela política de rentabilidade das empresas. Assim, na metrópole do Rio de Janeiro, foram privatizados os transportes por trens e concedidos os de metrô. Para o transporte por ônibus, que já eram totalmente concedidos às empresas privadas (até 1970 existia uma companhia de transportes coletivos pública) os preços, apesar de estarem sobre controle estatal passam a ser determinados por uma tarifação real (ou seja, sempre acima da inflação do período de um ano). Mesmo com a recente concentração das inúmeras empresas em conglomerados de quatro consórcios, como cada um deles tem uma área da cidade como seu monopólio são elas que tendo reforçado seu maior peso político-econômico que induzem a definição das linhas e número de veículos em cada área, mantendo seu interesse e melhor serviço nas áreas de maior renda. Ao contrário, nas áreas de menor renda na zona Oeste e Subúrbios os deslocamentos seguem com piores condições, com veículos com maior tempo de uso, em pior estado de conservação, com grandes intervalos de tempo entre um e outro veículo. Este quadro para as camadas populares se agrava diante de sua dificuldade e/ou impossibilidade de adquirir e

manter um automóvel particular que confere a camada de renda alta e média grande poder de mobilidade e constrangimentos à mobilidade dos setores populares. O governo aposta nos Corredores Expressos de Ônibus para oferecer um melhor grau de mobilidade a camada popular, mas os eixos traçados para sua implantação já exigiriam o modal ferroviário, seja por VLT, ou mesmo o metrô, que são veículos de transporte de massa passíveis de atender a densificação das áreas dos percursos previstos.

O quadro ainda de precariedade do transporte coletivo por ônibus e ausência de sua integração inter-modal com trens e metrô, combinada com as transformações produtivo-econômicas e a nova dinâmica territorial abriram espaço para o transporte por veículos comerciais leves –vans e kombis. Estes veículos atualizam o processo de re-estruturação da dinâmica territorial da metrópole assumindo a interligação dos pontos difusos sejam áreas de moradias, comércio, serviços, emprego, lazer... Sendo menores que os ônibus conseguem penetrar por caminhos estreitos, não pavimentados, com aclive, encontrados na periferia e nos morros das favelas. Tem uma maior flexibilidade de horários e itinerários e pontos de paradas mais livres. Estas suas características acentuam-se quando atuam informalmente (mais da metade da frota da Região Metropolitana do Rio de Janeiro), como veículos não-particulares; baseado numa permissividade do poder público, em geral em troca de favores políticos de cunho clientelista, ou mais ainda quando são clandestinos (veículos particulares). O transporte por vans/kombis será assim funcional para os setores populares com um modelo de serviço “porta-a-porta”. Mas este tipo de transporte também será seletivo ao direcionar-se numa outra via para a camada de renda alta com serviço de maior qualidade – melhores veículos, climatizados...atendendo por vezes com exclusividade determinados grupos, inclusive como por idade, gênero, para determinados usos – trajeto casa-trabalho, casa, lazer, etc.

A área metropolitana atual com uma dinâmica territorial simultaneamente de concentração e dispersão terá seu impulso pela ampliação da frota de automóveis privados. De uma parte, dado a precariedade e insegurança do transporte coletivo por ônibus, e a inexistência de uma malha de metrô que cubra o território como um todo, e da modernização necessária da rede de trens, e de

outro sua flexibilidade e autonomia de itinerários e horários, o automóvel privado será cada vez mais utilizado tanto no âmbito intra-metropolitano como para atingir urbanizações peri-metropolitanas. O automóvel privado promove uma ampla mobilidade à camada de maior renda ao atender e catalizar novas necessidades e atividades diárias, e novas localizações de moradia e sua conexão com o comércio e serviços.

Reforça-se assim uma oposição nítida entre transporte coletivo/transporte individual, onde a distribuição desigual da mobilidade e da acessibilidade proporcionada definem a condição periférica e a condição central das classes sociais no território metropolitano.

A estrutura da Região Metropolitana do Rio de Janeiro está modificando-se, e o modal automotivo permanece respondendo à suas demandas e mantém seu papel funcional à impulsão. A metrópole mantém um centro principal e sub-centros no seu núcleo, mas apresenta expansões “pós-periféricas” (extrapolando os limites metropolitanos da década de 70), conformando pólos atrativos agora não mais apenas de camadas populares como antes, mas de camadas de alta renda. Apesar deste movimento, também consolida e altera as periferias antigas “modernizando-as” (introduzindo shopping centers, hipermercados...), e adensa e verticaliza os lugares periféricos no centro (as favelas). Trata-se de um fenômeno de movimentos múltiplos: adensa e moderniza concentrações de centralidades anteriores, cristaliza a periferia no centro do núcleo, dispersa-se difusamente incorporando novos pólos urbanos para classes sociais diversas. O crescente impulso a motorização expressa um processo circular na dinâmica territorial metropolitana. O privilegiamento do modal automotivo demanda ao Estado investimentos na rede viária em diferentes âmbitos, e acentua o papel de elo funcional que desempenha o veículo automotor coordenando a interconexão da produção e das metrópoles impõe maior e mais diversificada produção de veículos. Do ponto de vista das alterações no modo de vida a multiplicidade de atividades laborais, e o consumo e lazer em pontos de novas centralidades, e novos e mais distantes locais de moradia, acentuam a necessidade dos deslocamentos por automóvel. Podemos pensar que as mudanças na dinâmica territorial rompe os limites metropolitanos numa divisão de pontos emergentes, mas simultaneamente reconcentrando-se

numa re-emergência de favelas e áreas “nobres” .As diferentes camadas de renda , no entanto, intercomunicam-se com as propriedades sociais do espaço de maneira desigual pelas diferenças de mobilidade entre transporte individual e coletivo. O complexo fenômeno de imbricação e interdependência entre diferentes níveis de escala e classes sociais comunicados por uma mobilidade seletiva pela renda aponta para um processo de mutação importante na conformação do território da metrópole do Rio de Janeiro, onde um dos principais elementos trata-se da expansão para as cidades dos dois eixos estudados impulsionada pelo automóvel. Contudo, os movimentos verificados mostram, por um lado, um fenômeno de expansão da metrópole por espaços intra-urbanos, e para espaços emergentes peri-urbanos,para além de seus limites tradicionais,para a camada de renda alta impulsionada por sua mobilidade automotiva;e ,por outro tem-se um movimento de criação de novos lugares, de periferias pobres, dado pelos deslocamentos possibilitados por veículos leves(vans e kombis)-sejam legais ou ilegais), e pela volta da utilização crescente dos trens em seus vários ramais e da linha 2 do metrô. Estas áreas de expansão por vezes descontinuada metrópole que para as camadas populares são residenciais, para as renda mais alta tem atividades com maior intensidade nos finais de semana, feriados e férias, mas em ambos os casos assiste-se a uma espécie de “elasticidade” metropolitana, pois que expande e contrai a metrópole de acordo com estes fluxos. Mesmo entre os de maior renda que se fixam nestes novos lugares observa-se uma “elasticidade” diária no sentido do Centro do Rio de Janeiro. Este mantém-se como pólo unificador da metrópole expandida, continuando a atrair os fluxos, sejam os externos como os internos, embora registrem-se também aqueles para o conjunto ampliado dos sub-centros, sejam os já consolidados , seja o emergente da Barra da Tijuca. A intensidade de movimentos ganha força e configura a metrópole do Rio de Janeiro de uma nova forma, apresentando um fenômeno de transição para uma nova escala e complexidade (Kleiman, 2003). A área metropolitana expande-se tanto internamente, na direção da Zona Oeste, como externamente aos limites da região metropolitana estabelecida em meados de 70. Essa expansão contém a continuidade de crescimento de periferias populares, mas agrega, agora, também, periferias de alta renda, podendo ambas compor novas

centralidades,(sem que os antigos sub-centros e o Centro percam sua importância como tal). A expansão interna.e a externa acompanha os eixos viários modernizados e os eixos dos trens, e apresenta-se conurbando áreas limítrofes, e simultaneamente fazendo-se com descontinuidade. Nos vários vetores apontados como eixos de crescimento da área metropolitana verifica-se a formação tanto de novas áreas de moradia de renda alta, como de moradias populares,contando com um pólo comercial próximo, ou expande-se um pólo comercial já existente, sendo o modal automotivo aquele que interconecta estas expansões com as centralidades periféricas e com o núcleo e sub-centros da metrópole, e o modal ferroviário interconecta periferias muito distantes- áreas de camadas populares- com o núcleo e sub-centros da metrópole. Tem-se assim um movimento de deslocamentos intra-periférico,outro intra-metropolitano, e aquele que articula as partes da metrópole expandida, sendo que quanto mais afastado do núcleo estiver a expansão intensifica-se o movimento interno.

Trata-se de uma desconcentração difusa com a configuração de novas concentrações periféricas com centralidade em novos polos de convergência e atratividade. A expansão para fora da metrópole, alargando-a, tem no automóvel seu elo funcional e interconector. Como a expansão está sendo pela incorporação de novos solos urbanos num movimento renovado de camadas populares, e pela camada de maior renda, esta utiliza o automóvel particular e aquela os veículos comerciais leves – vans e kombis – seja por meio de um sistema formal ou informal, ou o trem. O automóvel privado alavanca áreas de moradia fixa ou de segunda residência (para fins de semana e férias) funcionando como um “elástico” interconectando estes lugares peri-urbanos com o núcleo da metrópole, onde permanecem as atividades profissionais, ou levando e trazendo as pessoas nos fins de semana. Neste caso do fim de semana a metrópole é alargada por tempo reduzido, voltando a sua extensão anterior, quando o carro, como “elástico” esticado, retorna a posição inicial. Tem-se um exponencial aumento do número de automóveis que demandam as cidades serranas e praianas ;assim como um crescimento do número de veículos em circulação intra-urbana e inter-municípios no interior das regiões

Então, a metrópole expandida do Rio de Janeiro conjuga movimentos de diferentes graus de intensidade com deslocamentos difusos, atomizados,

justapostos a deslocamentos concentrados no interior das cidades, e tem serviços de deslocamentos seletivos por camada de renda para diferentes atividades. A diversificação difusa de lugares de moradias, de comércio e lazer, e serviços, e industriais como a das regiões que nos servem de ilustração para o estudo foi assumida pelo modal automotivo fragmentando-se o tradicional movimento pendular em dois horários do dia (“rush” matinal e das 18h – horários de “pico”) de bairro-centro-bairro, para movimentos múltiplos superpostos para diferentes novas centralidades e pólos de sub-centros e bairros, seja em urbanização contínua ou descontínua., sendo o movimento pendular mantido pelo modal ferroviário-trens e metrô.

Transladar nas metrópoles brasileiras deste começo de século XXI é, para a maior parte da população, uma experiência que congrega carência, desconforto, altos preços, baixa qualidade e muito tempo gasto. Nos últimos anos, políticas de investimento em transporte público e mobilidade urbana se contrapuseram ao fomento à indústria automobilística, gerando o aumento da frota sem o devido incremento da infraestrutura viária ao passo que houve poucos avanços concretos na mobilidade urbana frente à baixa oferta de novos meios de transporte público coletivo. Há portanto, uma diferenciação quanto ao grau de mobilidade na dinâmica e integração funcional da metrópole por camada social. Enquanto a camada de maior renda que tem acesso ao automóvel particular e articula-se com o metrô e Faixas Exclusivas de Ônibus tem tido incremento das possibilidades de movimentos, as camadas populares sem possibilidade de um automóvel próprio e sujeita a um serviço precário de transporte de massa, esta a espera da modernização dos trens, da ampliação do metrô como rede em malha, dos Corredores Expressos de Ônibus, para poder ter a possibilidade de adquirir um maior grau de mobilidade como recurso social para sua articulação com todos elementos e equipamentos do território da metrópole do Rio de Janeiro.

A política atual de transportes presume rotina e comportamento de viagens previsíveis com foco em deslocamentos diários pendulares em dois horários fixos, em detrimento da percepção da existência de um nível de variabilidade diária e diferentes padrões de viagens, incluindo, inclusive, atividades não laborais e diversificadas por faixa etárias, o que supõe um padrão de viagens

cotidianas múltiplas; e em segundo lugar se propõe ao revés da atual atomização da legislação e órgãos de controle e gestão, em geral voltados a atender os interesses das camadas de maior renda, a configuração real de um organismo de planejamento e gestão metropolitano para os transportes articulado e inserido num planejamento do território também no âmbito metropolitano, onde, incluso, existisse o direito de demanda e participação, nas esferas consultivas e decisórias, dos interesses da maioria da população de menor renda; e em terceiro lugar a constituição de um novo modelo de transportes de modo a atender e com qualidade as necessidades de viagens no sentido da percepção de deslocamentos múltiplos, atendendo, principalmente a população das regiões mais distantes das suas atividades sócio-econômicas e equipamentos coletivos; em quarto lugar ao invés de pensar em separado os diferentes modais de transporte ou a busca de restrições a seus usos, inseri-los no território como rede que interligue todas as atividades possibilitando igualdade de acesso as diferentes camadas sociais, com prioridade para a de baixa renda, através do modelo de intermodalidade com melhor qualidade do sistema de transporte coletivo de massa, tomando em conta a estrutura urbanística dada da metrópole do Rio. Busca-se assim, sair do foco restrito de ações pontuais para viabilizar os deslocamentos aos pontos de atividades laborais, de comércio e serviços, e de eventos, para pensar na multiplicidade de pontos de destinos obrigatórios e de desejos da metrópole como um todo. No primeiro foco o que vai se buscar resolver são congestionamentos pontuais liberando pistas para a passagem de alguns tipos de deslocamentos e para determinadas áreas e classe social restringindo-os ao todo, e no segundo vai se buscar ampliar e melhorar os deslocamentos da metrópole como um todo.

BIBLIOGRAFIA

- Harvey, D. ,(2005), A produção capitalista do espaço, São Paulo, Brasil: Annablume.
- Kaufmann, V., (2008), Les paradoxes de la mobilité , . Lausanne, Suíça: Presses Polytechniques et Universitaires Romandes.
- Kleiman, M., (2004), Redes de Infra-estrutura e a Estruturação das Cidades , Rio de Janeiro, Brasil: IPPUR / UFRJ.
- Keiman, M., (2014), Reordenação das formas e meios dos movimentos de deslocamentos na Metrópole do Rio de Janeiro com a implantação de Corredores Expressos de Ônibus (BRT) no caso do BRT TransCarioca e sua efetividade para a mobilidade urbana. Chão Urbano, XIV(2), 3-38. Recuperado de <http://www.chaourbano.com.br/>
- Levy, J., (2000) ,Os novos espaços da mobilidade, Paris, França: Presses Universitaires de France.
- Vasconcellos, E., (2000), Transporte urbano nos países em desenvolvimento , São Paulo, Brasil: Annablume.
- Fetranspor – RJ, (2003), Pesquisa sobre Transportes na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, Brasil: Fetranspor.
- Kleiman,M.(2009), Les multiples métropoles à Rio de Janeiro: la relation de inégalité social des accès aux infrastructures et el système de lieux urbains centraux et périphériques. Em

Prelorenzo,C.(Org.) La Métropole des infrastructures. , (pp. 15-27). Paris, França: Éditions A. et J. Picard.

Mamani, H., (2004), Transporte Informal e Vida Metropolitana: Estudo do Rio de Janeiro anos 90, Rio de Janeiro, Brasil: IPPUR/UFRJ.

PDTU – RJ, (2005) Plano de Desenvolvimento dos Transportes Urbanos no Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, Brasil: Governo do Estado do Rio de Janeiro.

RIO DE JANEIRO 2018