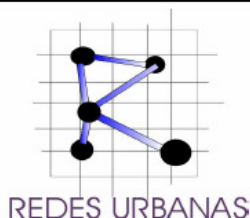




Ano V - Nº 02 – Mar e Abr / 2005



REDES URBANAS

**Laboratório Redes de Infra-estrutura e Organização Territorial - IPPUR/UFRJ**

**Coordenação:** Prof. Mauro Kleiman.

**Equipe:** Caroline Pires Cardoso, Maria Helena de Souza da Silva, Rebecka Braune, Simone Cavalcanti do Amaral e Viviani de Moraes Freitas

**Endereço:** UFRJ - Av. Brigadeiro Trompowsky, s/nº - Prédio da Reitoria, 5º andar sala 543

**Email:** [kleiman@ippur.ufrj.br](mailto:kleiman@ippur.ufrj.br)

**Tel:** 2598-1910

**Cep:** 21941-590

**Endereço na web:** [www.ippur.ufrj.br/chaourbano](http://www.ippur.ufrj.br/chaourbano)

Transportes e processo de urbanização:  
a mobilidade e as diferentes forças dos interesses no setor induzem a novos movimentos

Deslocar-se de casa ao trabalho, à escola, ao comércio, ao lazer... apresenta-se, a cada dia mais como uma das maiores dificuldades e problemas nas cidades brasileiras. Como os deslocamentos são feitos majoritariamente pelo modal automotivo, a grande parcela da população de baixa renda que não possui carro particular locomove-se de ônibus regulares ou clandestinos (os "piratas"), de vans, kombis e mesmo através de moto-táxis, com alto custo social. Isto porque morando na periferia das metrópoles, os pobres tem algum local de trabalho, em geral distante

ligação direta da periferia ao centro ou sub-centros as pessoas tem que fazer transbordo duas, três, quatro vezes de uma linha a outra. Num exemplo relatado recentemente um morador da periferia da Região Metropolitana do Rio de Janeiro gasta de Morro Agudo (Nova Iguaçu – Baixada Fluminense) até o Recreio dos Bandeirantes (zona oeste do Rio) e, no retorno, três horas e quarenta minutos dentro de um ônibus por dia se usa o ônibus legalizado, usando três ônibus, depois de pedalar 10 minutos de bicicleta, que fica estacionada ao custo de R\$ 0,60 dia numa loja perto do ponto de ônibus ("A Odisséia de um operário cearense" - O Globo 02/05/2004). A preferência das camadas populares será então pelos ônibus piratas, apesar da insegurança nítida a "olho-nu"

porque fazem percurso direto, reduzindo o tempo de viagem e preço (“Ônibus piratas tomam de assalto ruas da Barra” – O Globo 02/05/2004).

Os ônibus piratas, em geral iniciativas individuais, como que perceberam de maneira mais rápida, ou foram induzidos pelos usuários, sobre o crescimento do trabalho no desenvolvimento em processo na zona oeste do Rio (Barra , Recreio, Jacarepaguá), e abrem rotas diretas desta com a periferia.

Já no interior desta zona em expansão , as ligações tem sido majoritariamente por vans e kombis, regulares ou irregulares. A entrada destes veículos na zona oeste, deve-se à quase inexistência de linhas de ônibus nesta parte da cidade, monopolizada por uma empresa que lança poucas viaturas nas ruas, com largo intervalo entre cada uma, e a não interligação com áreas de expansão residencial.

Como as vans e kombis estão em todas as partes da metrópole, (“Vans tomam áreas nobres da zona sul” - O Globo 01/08/2004) e terem maior flexibilidade ainda que os ônibus, penetrando em ruas estreitas do

interior dos bairros levando os indivíduos mais perto de suas casas, e onde o ônibus não chegava, e com aparente maior número de veículos nas ruas (pois são veículos pequenos), estabeleceu-se uma concorrência com os ônibus prejudicando as empresas destes.

A reação das empresas no plano político levou ao governo municipal a procurar regulamentar o serviço de vans/kombis, mas não sua extinção, pois seu número e articulações sociais já os fazem ter peso no jogo de interesses sócio-econômicos e eleitorais. Assim, vendo de certa forma bloqueada a via política, as empresas de ônibus somente recentemente optam junto com o governo, por uma redefinição no papel dos ônibus buscando criar serviços de integração ônibus – trem e ônibus- metrô (“Integração, economia e comodidade” artigo-anúncio de Fetranpor em O Globo (18/02/2005). Assim os passageiros terão tarifa única reduzida. Por exemplo, ao tomar um ônibus na zona oeste de casa à estação de trem, viagem no trem e transbordo para outro ônibus até o centro do Rio pagarão R\$ 2,00, ao invés dos R\$ 4,85 se fizer o mesmo percurso

sem integração (“Passageiro vai pagar R\$ 2,00 por três conduções “ – O Globo 02/03/2005). A integração também tem tido extraordinário êxito na ligação metrô Del Castilho – Ilha do Fundão servindo a milhares de estudantes, técnicos, professores e usuários do hospital, da Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ.

“Empurrados” pela concorrência, as empresas de ônibus foram levadas a reconduzir seus veículos ao papel essencial que devem ter nos transportes, que é o de auxiliar dos transportes de massa.

Assim os interesses das diferentes forças presentes no setor de transportes ao mobilizarem-se estão contribuindo para novos movimentos na metrópole do Rio de Janeiro.

Mauro Kleiman

### Relação Desigual e Desorganização Metropolitana do Rio de Janeiro.

A Região Metropolitana do Rio de Janeiro possui cerca de 75% (IBGE) da população total do Estado do Rio de Janeiro, mas a infra-estrutura dessa região é bastante

diversificada e apresenta problemas na expansão das redes de água e esgoto, sobretudo nas áreas de renda baixa. Estas, atualmente contam com programas que pretendem dotar essas áreas de rede de água e esgoto em níveis de captação, transporte, distribuição e tratamento como o “Programa Nova Baixada” (PNB), “Programa de Despoluição da Baía de Guanabara” (PDBG) e “Favela Bairro”.

**Foto: Simone Cavalcanti do Amaral**



Os programas, apesar de suas propostas iniciais, não vêm alcançando objetivos estipulados nos projetos e enfrentam atualmente uma grande desarticulação que incide diretamente na vida da população atendida, ou a ser atendida. Essa desarticulação é percebida nas esferas de poder e ainda com as comunidades que são as mais

interessadas na construção de equipamentos que venham elevar a qualidade de vida das mesmas.

Não podemos, a princípio, creditar aos governos falta de vontade política, pois estes de fato possuem programas de saneamento básico. É preciso identificar, no entanto, para quem esses projetos e programas estão direcionados, avaliando o nível de comprometimento, já que estes possuem recursos externos. Dessa maneira, percebemos que é retirada da população a condição de sujeito, relegando-a apenas o papel de espectadora das estratégias governamentais, movidas pela pressão internacional.

Ao analisarmos os programas percebemos que são inúmeros os equívocos que não resolvem o problema, mas contrariamente aprofundam e consolidam a condição de desigualdade, pobreza e exclusão de diversas comunidades na cidade do Rio de Janeiro e na Baixada Fluminense. Dentre eles, podemos ressaltar: obras atrasadas e de má-qualidade; desarticulação entre os programas que prevêem a inserção de comunidades na rede oficial sem articulação com tratamento e

distribuição; falta de conservação e segurança; ausência de projetos voltados para a população de maneira efetiva; entre outros.

A falta de organização e planejamento, no nível metropolitano, também contribui para a focalização e descontinuidade dos projetos. O aumento da pobreza traz outro aspecto relevante que impede que seja universal o acesso à água e o esgotamento sanitário – serviços pagos – e, dessa maneira, impede que seja universal o acesso à saúde que é diretamente ligado a todo processo de infra-estrutura.

Em linhas gerais, concluímos que os programas não alcançaram a totalidade em suas áreas de execução. Estes provocaram divisão entre os moradores que se identificam como “privilegiados” e “não-privilegiados”, ou ainda, “civilizados” e “não-civilizados”. Dessa forma, um lugar, cuja renda é muito baixa, que surgiu e desenvolveu-se em relação de desigualdade com lugares de renda alta, é agora dividido, fragmentado, no seu próprio lugar. É a desigualdade na desigualdade.

***Simone Cavalcanti do Amaral***