Revista Khóra, vol 3, n 4 (2016)
ISSN: 2358-9159

BRT (BUS RAPID TRANSIT) E SUAS CONTRADIÇÕES EM ATENDER DE FATO À POPULAÇÃO

Cristiano Escobar Ramos

Resumo:

O presente artigo busca mostrar as contradições encontradas no BRT (Bus Rapid Transit) em atender à população carioca que necessita usar o transporte público para se movimentar dentro da cidade. Percebemos que há um descaso quanto ao poder público no quesito transporte público de qualidade para a população. Há falta de uma política séria de Estado na implantação do BRT Carioca, pois a preocupação do mesmo é basicamente para atender aos megaeventos que serão aqui sediados. Em alguns pontos da cidade, como a dita "Zona Oeste Pobre", o serviço de BRT, enquanto transporte de qualidade, não existe, sendo similar ao mesmo sistema de transporte anterior, não havendo assim muitas mudanças. E há uma centralidade do bairro da Barra da Tijuca e adjacências, pois todas as linhas de BRT terminam na Barra beneficiando uma elite formada nessa região.

Palavras chaves: BRT (Bus Rapid Transit), Transporte Público, Megaeventos, Segregação, Centralidade.

Abstract:

This article seeks to show the contradictions within the BRT (Bus Rapid Transit) in fact meet the Carioca people who need to use public transport to move around the city. We realize that there is a lack of concern to the government in the issue of public transport quality for the population. There is a lack of a serious policy of the state in the implementation of the BRT Carioca, because the concern is basically the same to meet the mega events that will be hosted here. While other parts of the city with the precarious BRT service as said "poor West Zone" the quality of transport does not exist, being similar to the same previous transportation system so there is no much change. And there is a centrality of Barra da Tijuca neighborhood and surrounding areas, for all BRT lines end in Barra benefiting an elite formed in this region.

Key words: BRT (Bus Rapid Transit), Public Transport, Mega Events, Segregation, Centralization.

Introdução

O BRT (Bus Rapid Transit), ou Transporte rápido por Ônibus, é um sistema de transporte coletivo de passageiros que busca oferecer mobilidade urbana eficaz à população da cidade do Rio de Janeiro, que tanto sofre com transporte público precário, principalmente pontos mais segregados da cidade carioca como o Subúrbio e a Zona Oeste.

O sistema está dividido em quatro corredores expressos tais como: TransOeste, TransOlímpica, TransCarioca e o corredor expresso metropolitano TransBrasil.

O método da pesquisa consiste em trabalho de campo com a observação da estrutura do BRT em alguns pontos da cidade, sua superlotação em horários de picos e visitas às estações da TransOeste na ligação de Campo Grande a Santa Cruz pela avenida Cesário de Melo. Também há embasamentos teóricos, de textos e trabalhos acadêmicos e sites confiáveis.

O Sistema de BRT valoriza pontos de bairros nobres como Barra de Tijuca e Recreio, pois são bairros palcos dos grandes megaeventos, sobretudo os esportivos. Quanto aos demais bairros periféricos como Campo Grande, Inhoaíba, Cosmos, Paciência e Santa Cruz ficam no esquecimento e na segregação longe de melhorias urbanas. Percebe-se que o legado dos megaeventos não é para todos os pontos da cidade e sim específico a pontos valorizados trazendo privilégio a esses no espaço urbano carioca, como é o caso já citado da Barra da Tijuca.

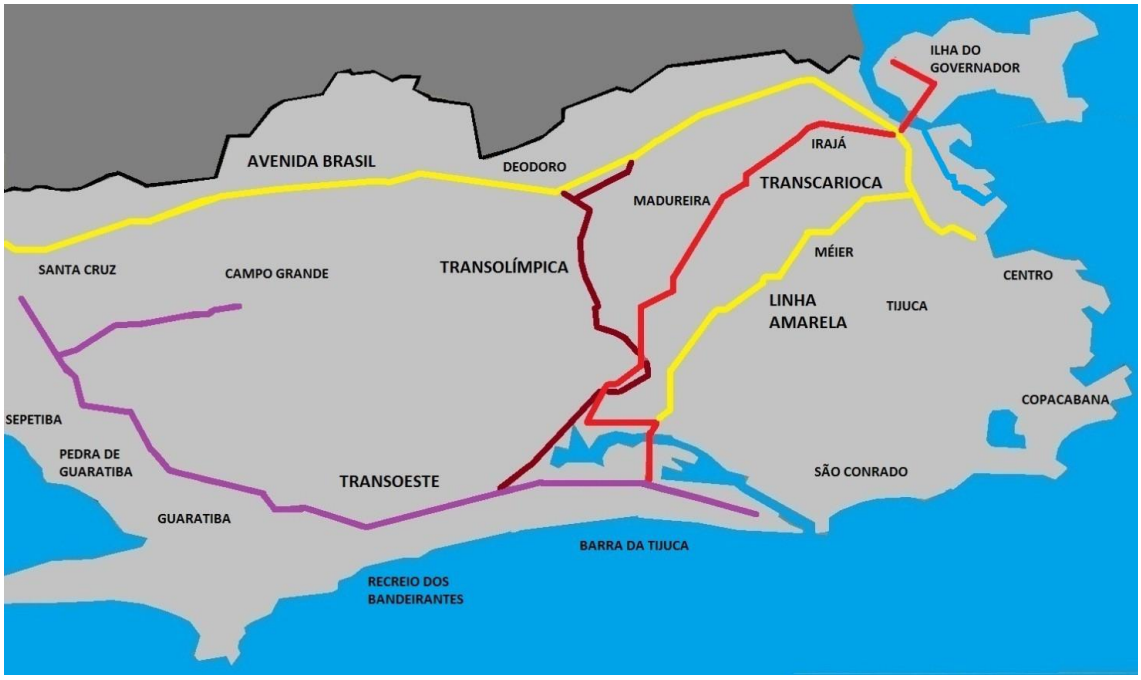
BRT (Bus Rapid Transit) e sua importância para os Megaeventos

O objetivo proposto e central dessa pesquisa é uma real reflexão dessa nova modalidade de transporte. Constata-se que em muitos pontos da nossa cidade, sobretudo os pontos periféricos, não houve melhora significativa do sistema de transporte público para atender à população. Não houve uma política séria quanto a esse sistema de BRT comprometida com um transporte público de qualidade e permanente, o que vemos é uma política de um governo para atender a megaeventos apenas (ALMEIDA, 2012). Ou seja, esse sistema poderá muito bem atender aos turistas num dia de jogos e fica a desejar para atender trabalhadores todos os dias nos horários de picos, pois é impossível transitar sem que haja a superlotação.

A reflexão seria em pensar como ficam os outros pontos da cidade, sobretudo os periféricos? Será que o transporte continuou o mesmo? Será que houve apenas uma

"maquiagem", ou seja, uma maquiagem sobre o já péssimo transporte público urbano que tínhamos antes no Rio de Janeiro como os próprios bairros da Zona Oeste um dos pontos mas afetados pela falta de transporte público de qualidade.

Referente aos projetos dos megaeventos que serão realizados na cidade do Rio de Janeiro os quais são: a Jornada Mundial da Juventude, Copa do Mundo de 2014 e as Olimpíadas de 2016 é necessária a melhoria do sistema de transporte viário da cidade. A prefeitura cria o projeto de corredores exclusivos para ônibus com o famoso nome já utilizado no Brasil e fora dele o Bus Rapid Transit (BRT) que são quatro corredores expressos: TransOeste, TransOlímpica, TransCarioca **(imagem 1)** e o corredor metropolitano TransBrasil **(imagem 2)** que se encontra em construção assim como a TransOlímpica. O sistema BRT pode ser conhecido por outros nomes como "Sistemas de Corredores de Ônibus", "Metrô- Ônibus", "Metrô de Superfície", "Sistema de Ônibus de Alta Capacidade" e etc. (ALMEIDA, 2012).



(Imagem 1/ mapa) Mapa do Sistema BRT Carioca. Fonte: SANTOS JUNIOR, Ailton Rocha. ***Bus* Rapid Transit: Reflexão sobre mobilidade urbana cidadania e educação. Rio de Janeiro**, 2014.



(Imagem 2/ mapa) Esquema da TransBrasil. Fonte: O Globo. Disponível em< http://oglobo.globo.com/rio/obras-do-brt-transbrasil-provocam-reflexos-na-pista-sentido-rio-da-ponte-rio-niteroi-16778967> Acessado em 23 de maio de 2016.

O BRT seria um sistema de transporte que difere do sistema de linhas de ônibus tradicional no sentido que o mesmo incorpora elementos do VLT (Veiculo Leve Sobre Trilhos) e do Metrô no sentido operacional e estrutural. Então o BRT é um sistema que possui em seus veículos maior capacidade para comportar as massas com ônibus "articulados" e "biarticulados" e expressos com estações seguras e cobertas e com embarques em plataformas com vendas de bilhetes antecipados em sistemas eletrônicos ou guichês.

Quanto ao sistema de BRT Carioca, o mesmo tem diversas falhas: falta de planejamento do sistema que fora criado para atender alguns megaeventos é um dos principais motivos destas falhas em atender à população. Existem dois sistemas de BRT que de fato são de qualidade ou completos que é o de Bogotá na Colômbia e Curitiba no Brasil (ALMEIDA, 2012). Ambos foram planejados mediante a uma política séria de transporte público para atender às demandas da população.

O que faria com que o sistema BRT do Rio se tornasse de qualidade é uma política comprometida com o transporte público como um Plano de Estado de transporte público permanente para atender à população e às projeções futuras de transporte público (ALMEIDA, 2012). Contrário, ao atual sistema de BRT implantado no Rio, que vai atender às necessidades dos megaeventos, deixando de lado a carência do transporte público de qualidade da população.

Quando à questão dos recursos para implantação do BRT, os mesmos podem ser frutos de arrecadações existentes nos impostos como pedágios e cobranças porque as cidades podem gerar faturamento em torno do BRT com o desenvolvimento de negócios imobiliários e comércio gerando assim empregos no local. Por tal motivo de geração de capital, os bancos internacionais têm grandes interesses em investir em empreendimentos assim. Na Colômbia, o sistema de BRT TransMilênio foi implantado de forma planejada com a preocupação de atender às demandas de transporte público da cidade (ALMEIDA, 2012). O projeto do BRT TransMilênio foi planejado a longo prazo e teve a primeira e segunda fases concluídas e atualmente, o projeto está na terceira fase de expansão.

"Os usuários do novo sistema do BRT TransMilênio reconheceram uma melhora na qualidade dos deslocamentos, condução mais segura, maior conforto nos ônibus, segurança nos terminais e estações"(ALMEIDA, 2012 p.19), acessibilidade de usuários portadores de deficiências. Isto se torna nítido, pois os mesmos eram antes renegados pelo sistema antigo de ônibus.

Segundo Bustamante (2007, apud ALMEIDA, 2012, p. 20):

> A Câmara Municipal criou então a empresa TransMilênio SA para planejar, organizar e construir a infraestrutura de transporte, bem como fiscalizar o serviço de ônibus. A construção do BRT de Bogotá foi financiada por uma combinação de recursos – 30% da prefeitura de Bogotá e 70% do governo colombiano (BUSTAMANTE, 2007).

A Câmera Municipal de Bogotá criou a empresa TransMilênio S.A para organizar e construir a então estrutura do BRT na cidade, sendo uma empresa estatal ao contrário do BRT Carioca e os recursos são oriundos de arrecadações da própria união e não fruto de empréstimos.

O sistema de tarifas do BRT inclui venda de cartões eletrônicos como ocorre no Rio de Janeiro realizando a coleta da tarifa antes do embarque dispensando a necessidade do cobrador. No BRT não há sistema de gratuidades como no Rio de Janeiro, porém o valor das passagens é bem acessível.

O modelo de BRT de Bogotá pode se considerado um modelo de BRT "completo", pois de fato, houve melhorias significativas na mobilidade urbana da cidade. "Os veículos do sistema vão de um ponto da cidade ao outro em menos de uma

hora que seria a metade do tempo gasto no sistema de transporte anterior" (ALMEIDA, 2012 p.21).

Sendo a TransMilênio um projeto bem estruturado e construído e sendo aperfeiçoado num período de 16 anos para sua completa implantação, percebermos que houve uma iniciativa que contempla o transporte público de qualidade contra o transporte privado. Em relação a isso Almeida afirma:

> O segundo fator diz respeito a necessidades estruturais da cidade que se encontrava em um caos urbano, com cerca de 95 % da malha viária utilizada pelo transporte particular. Assim, como a cidade de Curitiba, a implementação de um projeto urbano desse porte não esteve pautada em atender um megaevento exterior e efêmero. (ALMEIDA 2012,p.49)

Antes da TransMilênio existia um caos urbano na malha viária em transporte particular causando grandes engarrafamentos. O BRT não foi criado para atender um megaevento internacional como é o caso do Rio de Janeiro o mesmo teve sua preocupação em desafogar o caos urbano da cidade.

Ao contrário do exemplo de Bogotá, no Rio de Janeiro, cidade sede da Copa do Mundo de 2014 e das Olimpíadas de 2016, conta para o financiamento da obra com empréstimos do Banco Internacional do Desenvolvimento (BID) sendo outra parte dos recursos oriundos de verbas do governo federal para a implantação do BRT. O BRT Carioca, na prática, não está preocupado em atender à população que precisa utilizar o transporte público. Ele atenderá os megaeventos esportivos, os turistas, equipes de jogos, atletas e etc. ficando a população nos dias comuns sofrendo com um transporte público que não atende às demandas básicas de mobilidade urbana.

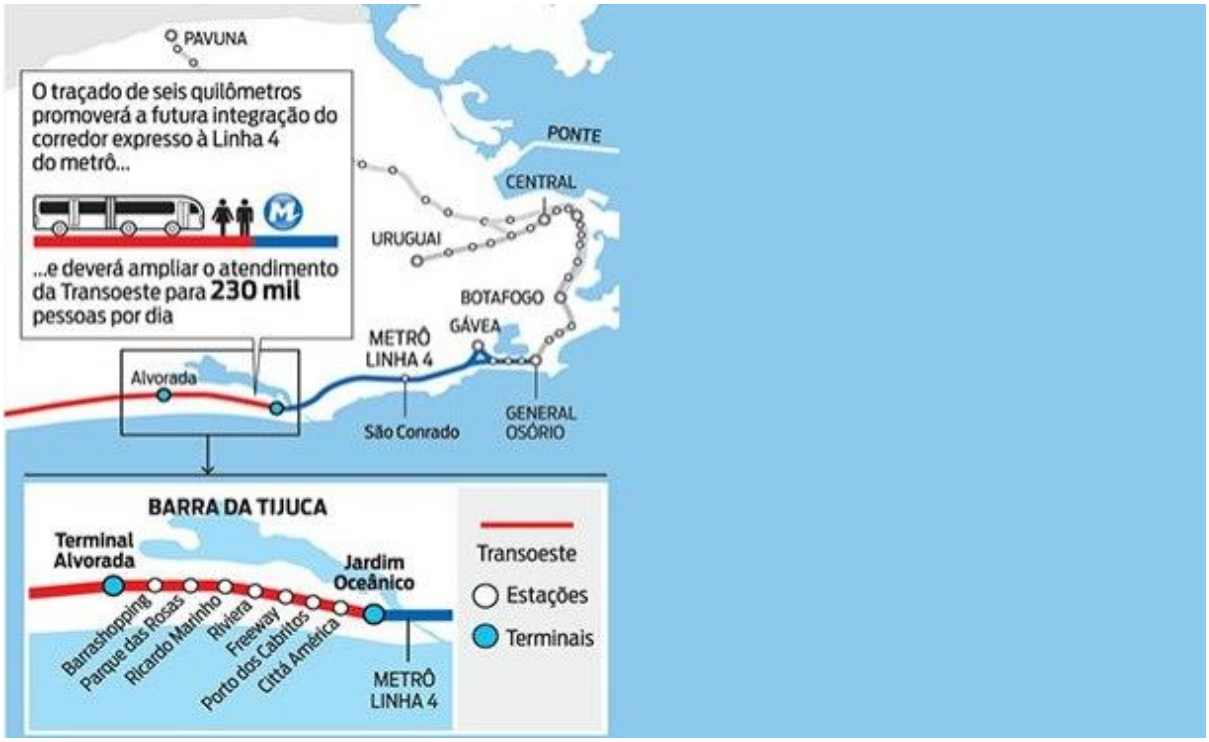
A proposta do BRT Carioca é uma conexão do sistema de trens e metrô ao BRT com os quatro corredores do sistema como a TransCarioca (liga a Barra da Tijuca ao Aeroporto Internacional Tom Jobim) passando assim por diversos bairros da Zona Norte. A TransOeste que liga a Barra da Tijuca a Santa Cruz e Campo Grande incluindo o projeto do túnel da Grota Funda e a duplicação nesse trecho da avenida das Américas na altura de Guaratiba, a TransOeste fará ligação com a linha 4 do metrô **(imagem 3)** que chegará a Barra da Tijuca. A TransOlímpica que ligará o Recreio dos Bandeirantes a Deodoro com duas faixas para o BRT e quatro faixas para veículos, e

por último o BRT TransBrasil que será um corredor ao longo da avenida Brasil ligando o Centro a Deodoro.

Quando aos veículos Almeida afirma:

> O veiculo padrão das linhas troncais (expressa e paradora) deverá ser tipo articulado. As linhas troncais serão operadas com ônibus dotados de: portas no lado esquerdo, piso elevado a 90cm do solo, capacidade para até 160 passageiros e sem catraca interna (ALMEIDA 2012,p.49)

No BRT Carioca as arrecadações serão feitas pelas empresas privadas e a responsabilidade do poder público municipal é a execução e manutenção da estrutura e as concessionárias a compra dos ônibus.



(Imagem 3/ mapa) Esquema de integração da linha 4 ao BRT TransOeste. Fonte: O Dia. Disponível em< http://odia.ig.com.br/noticia/observatorio/2016-01-16/transoeste-chega-perto-do-metro.html>. Acessado em 23 de maio de 2016.

Por falta de planejamento, estima-se que os BRTs do Rio como o TransCarioca e TransBrasil já nascerão superlotados e saturados, pois com o planejamento atual dos ônibus pela Secretária Municipal de Transporte (SMT) não haverá atendimento da demanda real da nossa população (ALMEIDA, 2012).

Segundo o professor de Engenharia da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) Fernando Mac Dowell[1] em entrevista ao site Caos Carioca[2] o sistema do BRT para a cidade apresenta diversas limitações. O professor afirma que o sistema nunca vai transportar 40 mil passageiros por hora, para o mesmo a realidade seriam 10 mil passageiros por hora. Para Mac Dowell, o BRT não seria indicado para a realidade carioca, pois seu traçado é grande e apresenta um grande número de estações. Ainda segundo Dowell, a questão da velocidade e a capacidade de transporte de pessoas não ajudam no transporte mais rápido destas, pois um metrô é capaz de transportar 60 mil passageiros por hora numa velocidade média de quase 39 km/h enquanto um BRT padrão é cerca de 20km/h.

O metrô seria de fato, o transporte ideal para nossa necessidade carioca, pois a velocidade do mesmo como foi relatado e o tempo são curtos comparados a um BRT, visto que o metrô apresenta um sistema automatizado muito diferente do sistema do BRT que necessita de operações manuais com motoristas (ALMEIDA, 2012).

Com um crescimento populacional cada vez maior, existe a necessidade de transporte em massa de grande porte para cidades como o Rio de Janeiro como trens urbanos, metrôs e barcas. Até Bogotá, cidade onde o BRT foi planejado, hoje precisa de outro modal de massa com mais velocidade, que seria o metrô.

A questão do metrô para o Rio de Janeiro é complicada visto que a linha 4 do metrô está sendo implantada, porém com mudanças e encurtamentos no projeto inicial. As obras se iniciaram em 2010 ligando Ipanema a Barra da Tijuca, porém o projeto atual da obra gera contestação por parte dos moradores da Barra da Tijuca e Zona Sul, pois elimina estações e há mudanças no traçado (CAOSCARIOCA, 2011).

Existe a questão de o BRT ser um sistema barato de ser implantado em um curto tempo, porém seu custo benefício não vale a pena, pois, como já citamos, o mesmo não atende às necessidades reais da população carioca. O metrô seria caro em sua implantação, porém o custo benefício é a capacidade rápida de transporte das massas e também por apresentar uma estrutura permanente ao contrário do BRT.

Centralidade da região Barra e segregação da Zona Oeste pobre

[1] Entrevista concedida ao site Caos Carioca. MC DOWELL, Fernando. BRT no Rio de Janeiro. disponível em : www.caoscarioca.com.br. Acessado em maio de 2015.
2www.caoscarioca.com.br

Há por trás das contradições do BRT Carioca uma questão da centralidade da Barra da Tijuca, já que todos os corredores do BRT ligam outras partes da cidade a esta localidade (ALMEIDA, 2012). Como citado anteriormente, os megaeventos serão realizados lá na Barra da Tijuca, por isso há essa centralidade do bairro. Os discursos das mídias são o legado que os megaeventos vão deixar para a cidade de forma geral. Um legado para o capital, pois como de costume vai segregar pontos da cidade carioca e valorizar outros como é o caso da Barra da Tijuca centralizada e valorizada onde também se centraliza o sistema do BRT **(imagem 4).**



(Imagem 4) Foto do Terminal alvorada, Barra da Tijuca. Fonte :PAC, Ministério do Planejamento. Disponível em:< http://www.pac.gov.br/noticia/c13ebba8> Acessado em 26 de maio de 2016.

O interesse do sistema capitalista aliado a uma elite é um fortalecimento de setores imobiliários da região citada, sendo espaços mais caros da cidade, com, mais estruturas urbanas e próximas a palcos de grandes megaeventos que a cidade carioca ainda vai sediar (SANTOS 2013).

Bairros como os da "Zona Oeste Pobre" como (Santa Cruz, Paciência e Campo Grande) continuam na mesma situação mesmo após a implantação do sistema BRT, já que se encontram com a deficiência do antigo sistema viário, quantidade de ônibus insuficiente para atender a população com o transporte público deficiente similar ao sistema antigo de ônibus **(imagem 5)**. O que ocorreu foi apenas uma "maquiagem" do sistema de transporte, continuando a superlotação, ônibus sucateados e a tradicional falta de respeito das empresas de ônibus da região com os moradores, não só em relação

a insegurança, mas com todos os problemas de acessibilidade citados anteriormente, neste projeto.



(Imagem 5) TransOeste, superlotação do BRT. Fonte: Extra. Disponível em: <http://extra.globo.com/noticias/rio/superlotacao-no-brt-transoeste-causada-pela-falta-de-onibus-afirma-secretario-15876431.html> Acessado em 23 de maio de 2016.

Percorrendo de BRT a ligação Campo Grande/ Santa Cruz pela Cesário de Melo em bairros como Inhoaíba, Cosmos, Paciência, Cesarão, encontram-se estações sem segurança, sem guardas. Vemos ônibus do sistema BRT consequentemente inseguros, embarques aberto a qualquer pessoa pelas plataformas sem pagamento da passagem, falta de guichês, falta de sistemas eletrônicos para recolhimento do Bilhete Único **(Imagem 6)**.



(Imagem 6) Estação BRT da TransOeste, falta de controle de pessoas e ambulantes. Fonte: Extra. Disponível em:< http://extra.globo.com/noticias/rio/ambulantes-vendem-produtos-em-onibus-brt-16242302.html> Acesso em 23 de maio de 2016.

Os ônibus novamente estão sucateados, pela falta de manutenção como no sistema de ônibus tradicional e antecessor do BRT nessa região, veículos sem ar condicionado, com vidros lacrados provocando calor e consequente desconforto nas viagens, sobretudo com a superlotação desses coletivos.

Existe uma lotação intensa, pois os intervalos dos ônibus são extensos e não conseguem atender à demanda da população dessa região. O sistema de BRT na ligação Campo Grande e Santa Cruz só têm o serviço parador, pois não foi planejado um serviço expresso neste trecho para encurtar os tempos de viagens, parando somente em algumas estações principais e fazendo com que o morador de Campo Grande tenha outra opção para a Barra da Tijuca além dos alimentadores no Magarça e Mato Alto que consequentemente superlotam.

Na Avenida Cesário de Melo outras linhas foram retiradas e encurtadas como é o exemplo da linha 870 que ligava Sepetiba a Bangu. Esta extinta linha de ônibus passava pela via citada e foi encurtada até Santa Cruz sendo agora apenas um alimentador do BRT. Os usuários da antiga 870 terão que ir de Sepetiba até Santa Cruz e de lá utilizarem o BRT até Campo Grande e a partir daí utilizarem a linha 864 para Bangu, ou seja, o usuário utilizará 3 ônibus para chegar a Bangu. Lembrando que de Campo Grande para Santa Cruz o serviço é apenas parador e o tempo não será reduzido.

A ligação direta de Campo Grande para a Barra da Tijuca nunca foi realizada, **(imagem7)** e os moradores da região são obrigados a utilizar um alimentador até a

estação Magarça ou Mato Alto e de lá utilizarem o BRT para a Alvorada, que já passa nessas estações superlotadas pelos moradores da região de Santa Cruz.



(Imagem 7) Moradores de Campo Grande realizam protesto reivindicando a ligação Campo Grande/ Barra. Fonte: O Dia. Disponível em: http://odia.ig.com.br/noticia/rio-de-janeiro/2014-08-30/grupo-pede-linha-de-brt-campo-grande-alvorada-prometida-em-2011.html> Acessado em 23 de maio de 2016.

Por fim, essa população do outro lado da Grota Funda fica na mesma, apesar de uma "maquiagem" junto com uma superlotação já inicial, pois quem precisa utilizar o transporte público são as camadas mais baixas da sociedade, visto que dificilmente um morador da Barra e Recreio bairros de classe média irá utilizar um sistema de BRT, salvo moradores de comunidades em torno desses bairros hoje ameaçadas pelas remoções.

Considerações Finais

Conclui-se que nenhuma obra relacionada aos megaeventos como a do BRT, nosso objeto de reflexão, está de fato preocupada com a população, sobretudo com o transporte público e a mobilidade de todos. O objetivo da elite é fragmentar e segregar o espaço promovendo a valorização e especulação imobiliária de bairros como Barra da Tijuca e Recreio.

O que seria o ideal é o BRT entrar como meio de transporte complementar nunca substituindo uma estrutura de metrô que é capaz de transportar mais pessoas que um BRT simples. Infelizmente, o compromisso do BRT pode ser entendido como

política de um governo e temporário e não como uma política séria de Estado permanente, fruto de um estudo preocupado com a mobilidade urbana.

Essa pesquisa se encontra- se em processo, pois temos muito que discutir sobre as contradições do BRT principalmente na Zona Oeste, pois vemos que é um meio de transporte enganoso e contraditório. Os usuários sabem das contradições da deficiência do BRT de em atender à população que precisa utilizar um transporte público de massa de qualidade.

Referências

ALMEIDA, Bruna da Conceição de**. Entre Limite e Possibilidades: Os megaeventos esportivos na reestrutura do transporte rodoviário coletivo da cidade do Rio de Janeiro,** 2012. (Dissertação de mestrado apresentado ao Programa de pós graduação em Geografia da UERJ para obtenção do título de mestre).

CAOSCARIOCA, **Ainda o BRT vs. o Metrô.** Disponível em: < URL www.caoscarioca.com.br acesso em 05 de maio de 2015.

CAOSCARIOCA, **Entrevista: Dowell fala sobre o BRT no Rio**. Disponível em: < URL www .caoscarioca.com.br acesso em 28 de maio de 2015.

CAOSCARIOCA, **Transporte do Rio está Melhorando?** Disponível em: < www.caoscarioca.com.br acesso 05 de maio de 2015.

FAULHABER, Lucas.; AZEVEDO, Lena**. SMH 2016: Remoções no Rio de Janeiro Olímpico.** Rio de Janeiro: Mórula editorial, 2015.

RIO ONIBUS INFORMA, **Linhas alimentadoras entram em operação no BRT**. Disponível em: < URL,www.rioonibusinforma.com acesso em 28 de maio de 2015.

RIO ONIBUS INFORMA, **O sistema BRT no Rio de Janeiro**. Disponível em: < URL www.rioonibusinforma.com acesso em 29 de abril de 2015.

SANTOS JUNIOR, Ailton Rocha. **Bus Rapid Transit: Reflexão sobre mobilidade urbana cidadania e educação. Rio de Janeiro**, 2014. (Monografia apresentada ao Curso de Licenciatura em Geografia das Faculdades Integradas Campo-grandenses como requisito parcial a conclusão de graduação).

SANTOS, Rosana Rebeca de Oliveira. **O Planejamento da cidade é o planejamento dos jogos?**: *O megaevento olímpico como instrumento de reordenação do território carioca*. São Paulo, 2013. (Dissertação apresentada a Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo para obter título de mestre).