

Transporte Ferroviário e Inclusão Social na cidade Rio de Janeiro.

Vinícia Cardozo (UFRJ) vinicia@pet.coppe.ufrj.br
Climárcio Caetano (UFRJ) climarcio@yahoo.com.br

Resumo

O presente trabalho tem como objetivo ajudar na compreensão de estudos relacionados a problemas que envolvam transporte e inclusão social; buscando definir, através de propostas, o papel do sistema ferroviário da cidade do Rio de Janeiro como um possível instrumento de inclusão.

Palavras-chave: Inclusão social; Sistema de transporte e Transporte ferroviário.

1. Introdução

Nos países em desenvolvimento, ocorre a generalização do uso do automóvel a qual possibilita a urbanização de áreas cada vez mais afastadas dos centros urbanos. Isto vem contribuindo assim para a segregação espacial, com a dispersão das residências e das atividades, levando a necessidade de deslocamentos mais longos, e em maior número; conseqüentemente, promovendo maior dependência do automóvel e a necessidade de mais investimento em infra-estrutura viária.

Neste sentido, os efeitos negativos da aplicação desta diretriz têm contribuído para aumentar a segregação espacial e a exclusão social. Como decorrência destas ações, nota-se a expansão da malha urbana, que direciona os escassos investimentos para infra-estrutura viária, que beneficia, especialmente, determinados grupos econômicos, como o setor imobiliário especulativo (MACHADO, 2003).

Segundo Machado (2003), a concentração de investimentos em infra-estrutura viária deixa em segundo plano as questões referentes ao transporte coletivo e aos deslocamentos não-motorizados, marginalizando esses sistemas, dos quais depende a população mais carente, contribuindo para aumentar a exclusão social.

No presente estudo, busca-se definir, através de propostas, o papel do sistema ferroviário como um possível instrumento de inclusão social. Pretendendo oferecer, ainda, um quadro geral do processo evolutivo do sistema ferroviário, na cidade do Rio de Janeiro. Contudo, este trabalho não tem a pretensão de resolver o problema social, mas, sim, ajudar na compreensão de estudos relacionados a essa problemática.

Sendo assim, o presente trabalho é direcionado àqueles que pensam nas várias soluções para o problema de exclusão na configuração dos transportes, àqueles que procuram melhor entender essa temática.

2. Planejamento de Transportes

O planejamento e os estudos sobre transportes foram, a princípio, inteiramente voltados para a simples organização e disciplinamento dos aglomerados urbanos. Contudo, a evolução desse processo foi a decorrência normal do desejo expresso pelas comunidades em moldar o seu meio ambiente a melhores condições de vida.

O processo de urbanização das cidades, especialmente nos países em desenvolvimento, tem respaldo de um modelo exclutor de cidade ideal. O planejamento de transportes é uma importante ferramenta indutora do desenvolvimento urbano. Porém, este, por si só, não garante a redução das diferenças sociais; pelo contrário, na prática, o planejamento de transporte tem contribuído para o aumento da segregação sócio-espacial, ou seja, o aumento da exclusão social (SIEBERT, 2001; MOURELO, 2002).

No Brasil, os efeitos de uma participação exagerada dos automóveis na repartição modal tem sido refletidos na absorção do aumento, no caso dos centros urbano, da capacidade da rede viária. Segundo Mello (1984), a entrada dos automóveis nas áreas urbanas veio a alterar os hábitos da população com relação aos meios de transporte. Antes da implantação da indústria automobilística havia uma predominância na utilização dos transportes públicos, principalmente dos bondes.

Neste contexto, à medida que os carros individuais necessitavam de mais espaço para a sua movimentação, as administrações públicas restringiam a operação dos veículos públicos em benefício dos privados, alternando a repartição modal e contribuindo para que os transportes públicos fossem perdendo, ano a ano, a sua importância. Porém, esta política, à medida que aumentava a atratividade ou a acessibilidade a algum ponto, atraía novos automóveis, fazendo que em pouco tempo a vantagem obtida fosse superada pelos acréscimos de tempo de viagem, provenientes de congestionamentos. Paulatinamente, os transportes coletivos, ônibus e trens suburbanos se deterioraram, quer pela falta de investimentos, quer pela atenção secundária que lhes foi dada (MELLO, 1984).

Na cidade do Rio de Janeiro não foi diferente. Houve um decréscimo da demanda ferroviária suburbana, bem como o crescimento do volume de tráfego por ônibus e a crescente participação do automóvel como meio de transporte na área metropolitana.

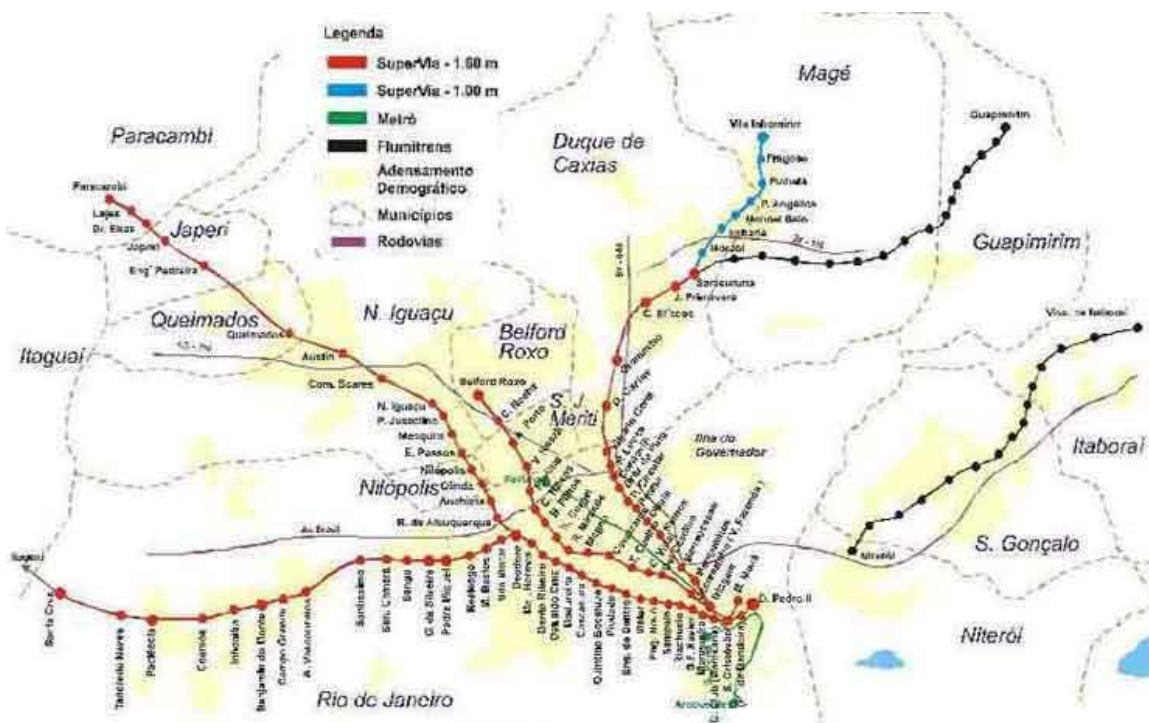
Forn (2002) admite que qualquer processo de análise de mobilidade e transporte deve ser visto através de dois enfoques: o primeiro busca resolver e adaptar as estruturas urbanas às necessidades de deslocamento e o segundo é o modo pelo qual a implantação desta infra-estrutura influencia na formação do território e nas lógicas do planejamento urbanístico. Tudo isso visando à apresentação de planos que tenham como objetivo o desenvolvimento sustentável e a melhoria da qualidade de vida da população.

3. A Ferrovia na Configuração da Cidade do Rio de Janeiro

No início do século passado, já era possível localizar o lugar de cada classe social no espaço urbano do Rio de Janeiro. O processo de separação entre os pobres e ricos havia sido inaugurado

no século XIX, quando as camadas sociais abastadas foram deslocadas para novos bairros recém construídos para elas. No entanto, essa expansão possibilitou o deslocamento apenas das classes mais altas, restando aos trabalhadores urbanos os bairros proletários nas áreas centrais e aqueles em condições de ter gastos diários com transportes, as freguesias suburbanas que, com a chegada dos trens, começaram a perder a função rural (MACHADO DA SILVA & VALLADARES, 1985).

As primeiras iniciativas nacionais, relativas à construção de ferrovias, remontam ao ano de 1828, quando o Governo Imperial autorizou por Carta de Lei a construção e exploração de estradas em geral. O propósito era a interligação das diversas regiões do País. Sendo que, o sistema ferroviário suburbano (Figura 1) mais importante do país é o do Rio de Janeiro, tendo sido inaugurado em 19 de julho de 1937, utilizando tração elétrica e bitola larga (MELLO, 1984).



Fonte: SUPERVIA, 2005

Figura 1 – Mapa de linhas metroferroviárias e estradas

Segundo Mello (1984), observou-se um declínio da demanda ferroviária na região metropolitana do Rio de Janeiro, em que pese ao aumento de sua população ter-se processado a taxas elevadas. Em 1962, os trens urbanos do Rio de Janeiro atingiram o seu volume máximo de transporte: 262.700.000 passageiros, ou seja, considerando apenas os dias úteis, foi transportado aproximadamente um milhão de passageiros/dia, este valor tendo decrescido a partir daí, atingindo em 1975 a 122.994.000 de passageiros transportados, implicando menos da metade do movimento em 1962.

Neste período, em alguns trechos, era bastante elevada a presença de trens: entre a estação

Central D. Pedro II e Deodoro, onde circulavam seis trens por hora, atendendo a 17 estações entre a origem e o destino, além de até seis trens semidiretos por hora, que servem apenas a quatro estações intermediárias, ou seja, podem circular neste trecho até 12 trens por hora, ou uma composição a cada 5 minutos.

Atualmente, o transporte ferroviário suburbano do Rio de Janeiro é deficiente, sob todos os aspectos: capacidade, segurança e regularidade. As más condições de manutenção, freqüentemente, provocam atrasos, sendo que 10% das viagens programadas são suprimidas por deficiências várias no equipamento, rede aérea ou via permanente.

A Companhia Fluminense de Trens Urbanos (FLUMITRENS), atual responsável pela administração e operacionalização do sistema de transporte ferroviário urbano de passageiros na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, desde 22 de dezembro de 1994, em cumprimento a Lei Estadual 2.143, aprovada em 27 de julho de 1993, possui sob seu controle 06 (seis) corredores que ligam o centro da cidade do Rio de Janeiro à zona oeste e Baixada Fluminense, áreas de enorme necessidade e carência de serviços.

Sendo assim, considerando a importância deste transporte, está em fase de implantação um plano de renovação completa do mesmo, o qual exigirá investimentos da ordem de um bilhão de dólares durante um período de cinco anos.

4. Transporte Ferroviário e Inclusão Social

4.1 Os Sistemas de Transportes no Contexto Social

O crescimento desordenado das cidades e o atual modelo de oferta de transporte público formam barreiras para a inclusão social. A periferização do crescimento urbano e a precariedade dos transportes limitam o acesso às oportunidades de trabalho e outras atividades que ajudam a promover a cidadania e a inclusão social.

Neste sentido, a pobreza e exclusão social não são apenas insuficiência de renda para a satisfação das necessidades básicas. Mas, também, a negação dos direitos sociais e a privação do acesso aos serviços sociais, dentre eles, incluem-se os serviços de transporte coletivo urbano.

Segundo Gomide (2003), os impactos da falta de transporte sobre a pobreza podem ser classificados em dois tipos principais: indireto e direto.

O impacto de forma indireta é sobre a competitividade das cidades. Esse impacto se materializa através dos prejuízos provocados por congestionamentos, por exemplo, que elevam os custos de produção das firmas, afetando o emprego e a renda.

Os impactos diretos, por sua vez, envolvem o acesso aos serviços e atividades sociais básicos e as oportunidades de trabalho dos mais pobres. A deficiência de transporte, nos bairros pobres da periferia, pode ser citada como um exemplo bem comum, além das altas tarifas dos transportes coletivos.

4.2 Alguns Projetos Sociais

A privação dos mais pobres ao acesso aos serviços públicos de transporte coletivo implica na queda da mobilidade urbana desse grupo populacional. Restringindo suas oportunidades de trabalho (procura por emprego, deslocamento para o trabalho), suas atividades sociais e culturais (lazer, visita aos parentes e amigos e etc.) e o acesso aos serviços sociais básicos (como educação e saúde), ou seja, implica, desta forma, em exclusão social. Além disso, a baixa mobilidade resultante contribui para o agravamento do fenômeno da segregação espacial, principalmente dos residentes nas periferias urbanas (GOMIDE, 2003).

Sendo assim, verificam-se vários estudos sobre inclusão social. Contudo, são poucos os que propõem projetos de melhoria na qualidade de vida da população e inclusão social. Contrariando esse processo, temos empresas como a Super Via – de transporte ferroviário de passageiros – e CBTU – Companhia Brasileira de Trens Urbanos – que procurando aproximar as populações dos municípios e bairros localizadas no entorno da linha férrea, promovem uma série de trabalhos sociais e culturais.

Outro bom exemplo da busca de qualidade de vida da população através do Sistema Metroferroviário é o Metro Cable de Medellín, na Colômbia. Esse sistema implantado tem como objetivo melhorar as condições de mobilidade dos habitantes da cidade. Esse novo sistema faz com que o metrô daquela região tenha aumentado sua área de influência através de um largo corredor aéreo. Trata-se de um projeto que tem um importante caráter social, já que, está direcionado a melhorias das condições de vida de uma comunidade carente promovendo a integração desta com o metrô.

4.3 Programa Social de Assistência: Uma Proposta

São grandes as preocupações com a relação transporte e sociedade. Segundo Dauby (2003), em artigo internacional, há a necessidade de se promover uma política de integração, políticas de valorização das diversidades culturais. Entretanto, é fundamental o investimento no “*Public transport with a human face*”, ou seja, em um transporte público mais humano.

Esta política tem como objetivo promover a melhor relação empresa e usuário, buscando refletir sobre sua nova função, frente aos novos atores participantes, como os ambulantes, por exemplo, no caso brasileiro. A política divulga, ainda, os princípios e valores a não violência nos meios de transportes, assim como as práticas agressivas. O transporte público mais humano inclui ainda serviço personalizado que permitam aos usuários resolverem suas dúvidas, especialmente, os idosos. Essas são pequenas medidas, mas grandes são os seus impactos. Já que, com esse sistema, aumentou o número de deslocamentos permitindo, assim, uma maior dinâmica em uma área tão carente de equipamentos urbanos.

Neste sentido, observa-se que muitos deslocamentos das áreas periféricas são feitos em seus próprios centros, entretanto, quando se analisa a realidade brasileira, percebe-se que muitos sem condições financeiras buscam a rua como domicílio a fim de ter um gasto menor. Esses são os chamados de “excluídos dos transportes públicos”.

Ainda nesse contexto, a população, em dificuldade para inserir-se ao mercado de trabalho formal, busca algumas alternativas, como ser ambulante nos vagões e estações de trens – os chamados

ambulantes dos trens.

E, devido à atual situação do sistema ferroviário, há um esforço de recuperação dos trens urbanos, com o intuito em promover um melhor serviço a seus usuários. Algumas das medidas promovidas por essas companhias, contudo, apóiam-se em evitar os ambulantes que por sua vez contribuem para a não conservação do ambiente limpo, já que, oferecem quase sempre a venda de produtos alimentícios.

Sendo assim, a proposta desse estudo é promover a inclusão desses ambulantes em programas de aperfeiçoamento profissional – cursos profissionalizantes, atividades artesanais, etc. – através de convênios com as empresas de transportes e outras instituições como Senai, por exemplo. Isto evita o inconveniente de seus usuários, ao ver esses ambulantes serem perseguidos, promovendo uma imagem negativa da empresa.

Um outro problema que poderia ser resolvido seria o tempo de espera. Considerando o alto headway dos trens em alguns ramais, a utilização de “serviços de vendas de produtos industriais (como jornais, por exemplo) e artesanais” feito por esses ambulantes “aperfeiçoados” poderia diminuir a insatisfação dos usuários devida a demora do veículo.

Desta forma, com a regulamentação das atividades dos ambulantes, o grande continente de agentes de segurança deslocados para manter esses ambulantes fora das estações, pode participar de cursos de aperfeiçoamento, como primeiro socorros, por exemplo, assim como, aprenderem ações preventivas para evitar acidentes e ações estratégicas junto aos usuários, caso pequenos acidentes ocorram. Neste sentido, esses agentes, com melhores treinamentos, poderão atender melhor aos novos usuários, já que, a demanda tende a aumentar com a integração do trem com outros modais.

As propostas, a seguir, apresentam algumas medidas que possam auxiliar na melhoria do Sistema Ferroviário de Passageiro:

- Programa de Assistência: Esse programa, que beneficia a sociedade, além de divulgar a imagem positiva da empresa, tem como objetivo a inclusão dos ambulantes, em um primeiro momento através de cadastros, para que seja possível a inserção destes no mercado de trabalho, abandonando, assim, a condição de ambulante, após a conclusão dos cursos profissionalizantes e de artesanato. No caso de ausência de ambulante, como ocorre em alguns ramais, o programa pode ser promovido em comunidades carentes próximas às estações.
- Aperfeiçoamento dos Agentes de Segurança: Após o curso de aperfeiçoamento dos agentes de segurança, devem-se promover campanhas e propagandas que identifiquem esses agentes como orientadores e facilitadores do uso do Sistema Ferroviário de Passageiros. Esses agentes treinados poderão resolver as dúvidas e orientar aos usuários em caso de urgências.
- Revitalização das Estações: Este programa que necessita de maiores recursos financeiros, pretende, além de incentivar a recuperação das estações ferroviárias, promover a cidadania, procurando através de painéis demonstrar a evolução e o desenvolvimento histórico de um sistema de transporte que tanto beneficiou a nossa sociedade, permitindo, assim, que a população participe desse projeto.

5. Considerações Finais

O objetivo da monografia foi buscar definir, através de propostas, o papel do sistema ferroviário como um possível instrumento de inclusão social. Pretendendo oferecer ainda um quadro geral de programas sociais realizados por empresas dos Sistemas Metroferroviários. Contudo, este trabalho não tem a pretensão de resolver o problema social, mas auxiliar a compreensão de estudos futuros ou atividades relacionados a essa temática.

Pode-se concluir que o transporte ferroviário é uma solução eficaz para a mobilidade dos grandes centros brasileiros, pois apresenta menor consumo de combustível, energia e espaço viário por passageiros, assim como taxas muito menores de emissão de poluentes do que as do transporte privado.

Em última análise, governar não é somente construir estradas, mas construir um sistema de transportes multimodal eficiente, eficaz e equilibrado. Mais do que investir em infra-estrutura é investir no social, porque o sucesso de um determinado sistema de transporte está ligado a um bom planejamento, e como ele, o aumento da qualidade de vida para a população.

6. Referências Bibliográficas

BARROS, J.M.A.M. de (2001). Infra-estrutura de Transporte e Desenvolvimento Regional. Rio de Janeiro. COPPE/UFRJ. M.Sc., Engenharia de Transporte, 107p.

CBTU (2005). Dados dos Sistemas de Transportes Coletivos e de Transporte Ferroviário. Disponível na Internet via URL: www.cbtu.gov.br, site consultado em agosto de 2005.

DAUBY, Laurent et al.(2003) Turning Multimodality into Seamless Mobility. Congress 2003 in Madrid, Spain. Programmes and Studies Department. Public Transport International - UITP. 04/2003. Belgium.

FORN, M. de, (2002), La Movilidad en la Planificación Estratégica de las Ciudades. In: Seminario de Transporte Plubico y Movilidad Sostenible, Peñíscola.

GOMIDE, A. A. (2003). Mobilidade urbana e inclusão social: desafios para o transporte urbano no Brasil. in: Revista dos Transportes Públicos – ANTP. Ano 25. 2003. 3º trimestre.

MACHADO, M. S. (2003). Expansão da Malha Urbana e Inclusão Social. Caso Riacho Doce [Rio de Janeiro], 2003. M.Sc. Engenharia de Transportes. Universidade Federal do Rio de Janeiro, COPPE/UFRJ.

MELLO, J. C. (1984). Transporte e Desenvolvimento Econômico. Brasília: EBTU, 1984. 258p.

MOURELO, A. C. A., (2002). Políticas de Movilidad Sostenible: Experiencias Interaccionáis. In: Seminario de Transporte Publico y Movilidad Sostenible, Peñíscola.

PINTO, V.P. (2003). Mobilidade urbana, cidadania e inclusão social. in: Revista dos Transportes Públicos – ANTP. Ano 25. 2003. 3º trimestre.

SIEBERT, C. (2001). Evolução Urbana e Participação Popular: Reflexões Sobre o Projeto de Macrodrenagem da Bacia do Uma. In: Encontro Nacional da ANPUR, 9, Rio de Janeiro: ANPUR, pp. 185 – 196.

SUPER VIA (2005). Dados dos Sistemas de Transporte Ferroviário de Passageiros. Disponível na Internet via URL: www.supervia.gov.br, site consultado em agosto de 2005.

Agradecimentos especiais: ao CNPq e ao Professor Márcio Peixoto.

