

## RIO DE JANEIRO



FOTOS DANIEL CASTELO BRANCO

Superlotação ainda se mantém como uma das principais reclamações dos passageiros que utilizam o BRT

Com dois meses de intervenção, passageiros citam avanços pontuais, mas sofrem com superlotação. Claudia Secin garante frota 46% maior até setembro



# QUASE NADA MUDOU

“A integração no sistema de transporte do Rio de Janeiro é a pior do Brasil, eu assino embaixo”. Essa é a avaliação do professor do Programa de Engenharia de Transporte da Coppe/UFRJ Ronaldo Balassiano ao comentar os dois primeiros meses de intervenção da Prefeitura do Rio no sistema BRT, que transporta 160 mil passageiros por dia. Faltam 120 dias para a interventora Claudia Secin entregar um serviço de melhor qualidade à população, em especial para quem utiliza o corredor Transoeste. As melhorias foram sentidas pelos passageiros que fazem os trajetos de ligação direta, porém, para os que dependem do ônibus articulado convencional, classificado como ‘calamidade’, a mudança ainda é tímida. Motoristas também enfrentam o drama: 42 do BRT foram contaminados e seis não resistiram após contrair a covid-19.

Um levantamento feito por **ODIA** mostra a evolução da oferta dos ônibus articulados, os BRTs tradicionais, desde 1º de abril até 21 de maio. Os números começaram com a oferta de 143 veículos no primeiro dia, e até o último, o valor alcançou 166

unidades indo às ruas. O objetivo da prefeitura é, até setembro, entregar uma frota de 243 carros ativos — 46% a mais do que estariam rodando oficialmente hoje.

A oferta de veículos articulados oscila: às segundas-feiras a disponibilidade é menor e, às sextas, maior. Em maio, a quantidade de carros rodando ficou entre 150 e 168 dentro desta lógica de oscilação. A interventora, Claudia Secin, mencionou 175 carros nas ruas até o fim do mês. Uma fonte do segmento dos transportes afirmou que o número é inflado. “Eles inflam as estatísticas informando o número de ônibus, cerca de 30 deles não completam o trajeto no primeiro itinerário. Eles informam que saem cerca de 160, é verdade, realmente saem, mas (em média) 30 quebram e o que circulam na prática são 130”, disse.

Perguntada se havia lentidão na recuperação dos veículos e no crescimento progressivo das frotas, Claudia Secin disse, em entrevista por escrito, que encontrou dificuldades com a manutenção dos articulados: “Não há lentidão, pelo contrário. Quando começamos a intervenção no sistema BRT, a frota de

297 articulados se encontrava em estado extremamente precário. Apenas 120 estavam circulando. Já recuperamos 50 veículos. O índice de quebras diário, que era de 67%, reduziu para 40%. Só não colocamos mais articulados nas ruas ainda porque estamos encontrando dificuldades na entrega das peças necessárias à recuperação dos ônibus”. Ela explicou ainda que a demanda de passageiros que usam o sistema é, em média, 10% menor nos primeiros dias úteis, mas que o BRT Rio está intensificando a manutenção preventiva para que haja regularidade na frota dos articulados em todos os dias.

Uma das principais promessas da intervenção era a de recuperar as estações do BRT fechadas. Claudia Secin apontou que 46 foram paralisadas por conta de furto ou vandalismo: “Todas elas serão reabertas gradativamente, até setembro. A primeira será a de Olaria, no corredor Transcarioca. Desde o início da atual gestão já foram reabertas nove estações”.

Reportagem do estagiário **Jorge Costa**, sob supervisão de **Gustavo Ribeiro**



Sistema BRT completa os dois primeiros meses sob intervenção da Prefeitura do Rio



Só não colocamos mais articulados nas ruas ainda porque estamos encontrando dificuldades na entrega das peças necessárias à recuperação dos ônibus

CLAUDIA SECIN, Interventora



Movimentação de passageiros no BRT aguardando a saída da linha emergencial no Mato Alto

## Trajeto influencia na avaliação dos passageiros

► Passageiros entrevistados por **ODIA** reconheceram melhorias durante a intervenção, mas a avaliação varia de acordo com o trajeto. Os contemplados com as linhas emergenciais elogiaram a rapidez dos carros e destacaram a redução na espera entre o intervalo dos veículos, mas disseram que a superlotação e a exposição aos riscos sanitários continuam. Quem precisa utilizar os BRTs articulados disse não perceber diferença.

Para a passageira Jandira Pereira, que utiliza o BRT articulado, não houve mudança: “Não houve melhoria nenhuma, o ônibus continua supercheio, viajamos sempre em pé, é uma dificuldade para entrar aqui dentro. Muitas vezes existem pessoas até se machucando, chegamos atrasados no trabalho e o patrão não entende o porquê”. Ela faz o retorno na estação Jardim Oceânico e mencionou que a volta é ainda pior devido à baixa oferta de articulados.

Durante o horário de pico da manhã, na estação Mato Alto, a passageira Fabiana Nogueira utiliza o ‘diretão’ (que vai até o terminal Alvorada sem parar nas estações intermediárias) para trabalhar. Ela depende do transporte para fazer parte do trajeto até a Gávea. “Melhorou bastante por conta do BRT. A lotação aqui é menor, mas a volta na estação Alvorada é pior”.

A passageira Marcia Silveira, 50, embarca no Mato Alto pela manhã nos horários de pico, mas seu trajeto é até o Recreio e, por isso, não usa a linha emergencial. “Não teve mudança nenhuma, piorou. Porque dá a impressão de que foram retirados carros da linha por causa do emergencial”.

## OFERTA DE ÔNIBUS ARTICULADOS

► Veja o levantamento feito por **ODIA** da circulação de veículos articulados desde o dia 1º de abril. Meta atual da prefeitura: 243 articulados

DATA	ARTICULADOS	DATA	ARTICULADOS	DATA	ARTICULADOS
1/4	143	20/4	143	10/5	154
5/4	137	22/4	141	11/5	159
6/4	141	26/4	150	12/5	156
7/4	145	27/4	152	13/5	157
8/4	144	28/4	154	14/5	169
9/4	140	29/4	149	17/5	158
12/4	139	30/4	158	18/5	161
13/4	140	3/5	147	19/5	166
14/4	141	4/5	156	20/5	168
15/4	148	5/5	157	21/5	166
16/4	148	6/5	160		
19/4	146	7/5	159		

## RODOVIÁRIOS

### Sindicato manifesta preocupação

► Segundo Sebastião José, presidente do Sindicato dos Rodoviários, mesmo com a intervenção da prefeitura, a situação dos profissionais da categoria que atuam no BRT é muito preocupante: “Até o momento já foram demitidos cerca de 900 profissionais, e a direção do BRT sinaliza ainda com a possibilidade de mais 200 serem afastados. Apesar de o pagamento do salário dos trabalhadores estar em dia, eles não se sentem seguros. Para piorar a situação, a promessa de aumento da frota ainda não foi cumprida. Estamos tentando de todas as maneiras evitar que essa redução de profissionais aconteça”.

## Transporte público: debate em busca de soluções

► Professor do Programa de Engenharia de Transporte da Coppe/UFRJ, Ronaldo Balassiano disse que a intervenção não será suficiente para a melhoria do sistema: “Eu conheço os projetos desses corredores e nunca a operação foi feita pela frota que os projetos determinavam, ou seja, começou a operação em todos com menos unidades do que deveria”. Professor da UERJ e especialista em transportes, Alexandre Rojas defende a integração: “Quanto a acabar com a integração tarifária, isso está na contramão do bom senso e a favor dos empresários. É evidente que o povo não tem que pagar essa conta toda, a conta da pandemia precisa ser melhor estudada, mas sou radicalmente contra terminar a integração”.

O vereador Tarcísio Motta (Psol) considerou que o processo de recuperação dos BRTs está lento: “É claro que existe uma responsabilidade muito grande da gestão passada, do Crivella, mas tudo isso foi feito lá na gestão Eduardo Paes. Estamos colhendo frutos de um sistema que foi feito para dar errado. O desafio é enorme”.

Para o deputado Dionísio Lins (Progressista), presidente da Comissão de Transportes da Alerj, disse que uma intervenção se faz necessária: “É da máxima urgência a necessidade de recuperação das plataformas de embarque bem com do asfalto das calhas de circulação dos articulados. Mas esse processo de intervenção deve respeitar os princípios de uma administração séria, com transparência das ações e legalidade de todo o processo, pois até o momento a população nada viu de melhora”.