



# Rio Metropolitano

Mobilidade, desigualdade e os desafios de reequilibrar a metrópole

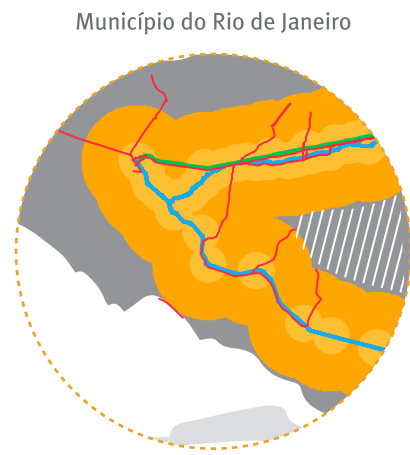
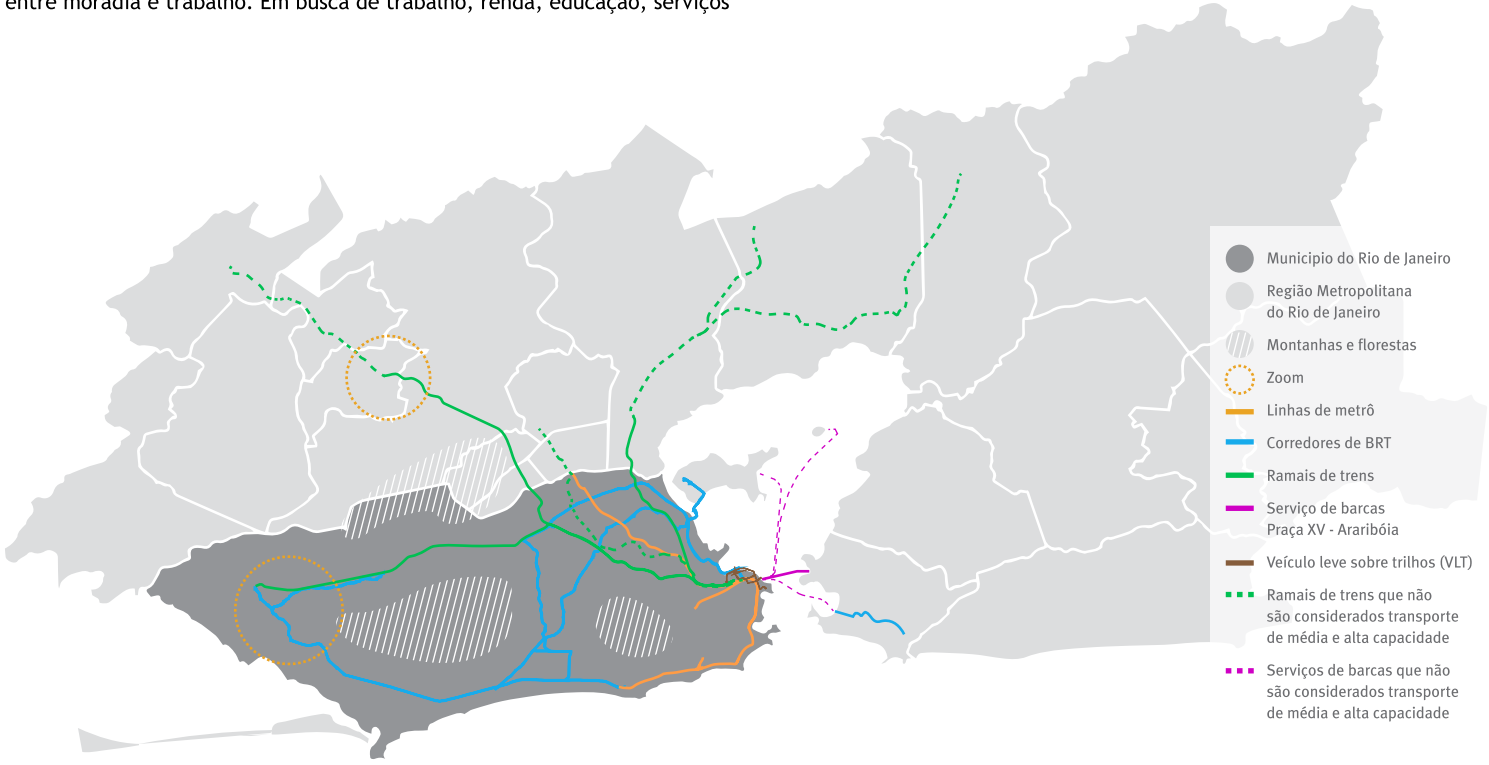
Os protestos de junho de 2013 mostraram o quanto a mobilidade urbana é uma questão urgente. A falta de acesso ao transporte dificulta o desenvolvimento econômico e social, e contribui para aumentar a histórica desigualdade social, tão presente nas cidades brasileiras.

A cidade do Rio de Janeiro foi capital do país durante quase 200 anos, de 1763 a 1960. Um conjunto de prédios dos três poderes da República, instalado no local que hoje é reconhecido como o “centro da cidade” do Rio - bem distante do centro geográfico da metrópole - é um símbolo da origem da concentração de oportunidades que atinge toda a Região Metropolitana do Rio de Janeiro (Casa Fluminense, 2016).

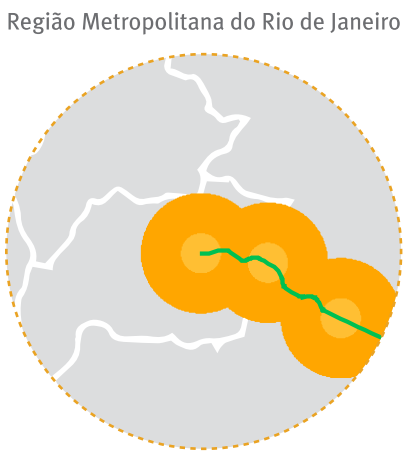
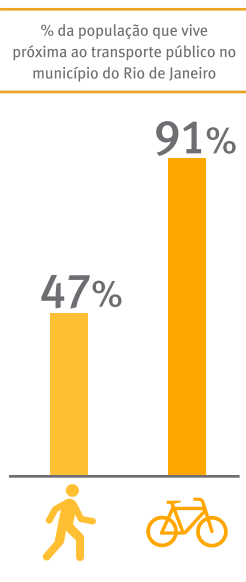
Sendo a segunda maior região metropolitana do Brasil, ela é formada por 21 municípios. Conforme cresce a metrópole fluminense, crescem as distâncias entre moradia e trabalho. Em busca de trabalho, renda, educação, serviços

de saúde e outros direitos básicos, milhões de pessoas fazem longos deslocamentos diários, sejam moradores da Baixada e Leste Fluminense em direção ao município do Rio, ou moradores de bairros periféricos do Rio em direção ao Centro.

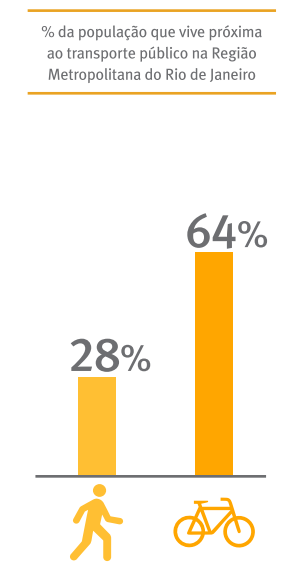
Quanto mais pessoas viverem próximas ao transporte público, melhor será seu acesso a tudo o que o ambiente urbano tem a oferecer. Nesse sentido, expandir e qualificar o transporte público e promover a integração física, tarifária e operacional dos sistemas de mobilidade metropolitana são estratégias fundamentais. Junto com isso, adensar o entorno das estações e fomentar centros de bairro com usos múltiplos, conjugando oportunidades de trabalho, estudo, moradia e lazer são parte da receita para reduzir as desigualdades sociais do Rio, transformando-a numa metrópole mais justa, equitativa e melhor de se viver.



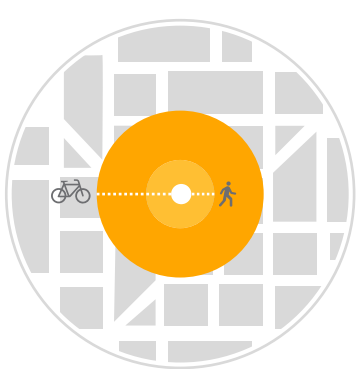
No município do Rio de Janeiro, 47% dos habitantes moram a uma distância que pode ser facilmente percorrida a pé até as estações (1km). Esse número sobe para 91% se considerarmos a proximidade para acesso ao transporte público utilizando a bicicleta (3km).



Na Região Metropolitana, esses números caem para 28% (a pé) e 64% (de bicicleta). Diariamente, cerca de 68% das pessoas que trabalham precisam ir ao município do Rio, onde se concentram oportunidades de emprego e renda.



— Ciclovias      ● Raio de 1km no entorno das estações      ● Raio de 3km no entorno das estações



Para a avaliação do acesso a pé ao transporte público, as porcentagens foram calculadas a partir do número de pessoas residentes em um raio de até 1km nos entornos das estações de transportes de média e alta capacidade, dividido pelo total da população do município (indicador de proximidade ao transporte de média e alta capacidade, ou PNT, da sigla para o termo original em inglês *People Near Transit*). Essa distância representa cerca de 10 a 15 minutos de caminhada para acessar uma estação de transporte (ITDP Brasil, 2016).

% da população que vive a até 3km de uma estação de transporte público (distância pedalável)



Já para a avaliação do acesso com bicicleta, as porcentagens foram calculadas com um raio de 3km, distância que pode ser pedalada em 10 a 15 minutos. A bicicleta tem papel fundamental para ampliar o acesso de pessoas que moram a mais de 1km de uma estação ao transporte público. Por isso, a integração entre a bicicleta e os demais sistemas de transporte deve ser não só incentivada, mas priorizada. Nas áreas em que o uso da bicicleta já é expressivo, é urgente prover infraestrutura cicloviária e de apoio, que não só ofereça comodidade e conforto ao usuário, mas que aumente sua segurança em áreas de estação nas quais estejam mais vulnerável.



**Região Metropolitana**  
O município do Rio de Janeiro concentra 73,8% dos empregos formais de toda a Região Metropolitana, enquanto os demais municípios dispõem de apenas 26,2% (Casa Fluminense, 2016). No entanto, pouco mais da metade da população mora no Rio. Esse desequilíbrio entre moradia e emprego impacta diretamente a mobilidade urbana, reproduz e acentua a desigualdade social.

## Santa Cruz

No bairro de **Santa Cruz**, Zona Oeste do Rio de Janeiro, há 12 estações de transporte público: uma de trem e 11 de BRT. Santa Cruz possui apenas cerca de uma oportunidade de emprego para cada 10 habitantes (RAIS, 2010). Apesar de ser um importante bairro, uma área tradicional e referência simbólica para região, precisa ser vista como uma centralidade importante no município do Rio. Outros bairros como **Bonsucesso**, **Campo Grande**, **Taquara** e **Penha** também têm potencial para se tornarem centralidades, com maior desenvolvimento econômico local, gerando mais empregos, renda e melhor qualidade de vida.

## São João de Meriti

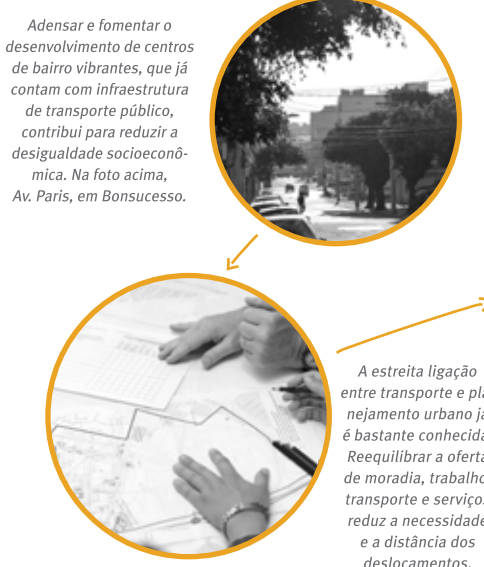
Quase meio milhão de pessoas vivem neste município, que é o mais denso do estado. Cerca de 38% da sua população ativa trabalha na capital (Casa Fluminense, 2016). Atualmente apenas a estação de metrô Pavuna é considerada como transporte de média e alta capacidade, incluída no cálculo do PNT da região como um todo. Caso o ramal de trem de Belford Roxo, que cruza São João de Meriti, funcionasse com intervalos inferiores a 20 minutos ao longo do dia, resultaria em uma operação mais eficiente, contribuindo também para o melhoria do PNT da Região Metropolitana e do próprio município, que passaria de 4% para 27%.

## Bonsucesso

A Praça das Nações, entorno da estação de trem de Bonsucesso na Zona Norte do Rio de Janeiro, estabeleceu-se historicamente como um polo comercial. O bairro compreende eixos relevantes, como a Avenida Paris, a Avenida Brasil que conecta a Zona Norte e o Centro, e a Linha Amarela que integra a Zona Norte à Zona Oeste do município do Rio.

Além do trem, Bonsucesso possui estações do BRT TransCarioca, ao norte do limite do bairro, e contará também com duas estações do BRT TransBrasil, previstas para 2017. A estação de teleférico em Bonsucesso garante uma importante conexão com o Complexo do Alemão.

O bairro abriga o maior hospital federal do país, uma universidade privada, o Centro de Preparação de Oficiais da Reserva (CPOR) do Exército, e oferece acesso a outros pontos significativos do município do Rio, como o campus da Cidade Universitária da UFRJ, Fundação Oswaldo Cruz e Complexo da Maré.



Adensar e fomentar o desenvolvimento de centros de bairro vibrantes, que já contam com infraestrutura de transporte público, contribui para reduzir a desigualdade socioeconômica. Na foto acima, Av. Paris, em Bonsucesso.

A estreita ligação entre transporte e planejamento urbano já é bastante conhecida. Reequilibrar a oferta de moradia, trabalho, transporte e serviços reduz a necessidade e a distância dos deslocamentos.

Simulação da Av. Paris em Bonsucesso, requalificada de acordo com os oito princípios do Desenvolvimento Orientado ao Transporte Sustentável, DOTS (ITDP Brasil, 2013)



A **discussão** não acaba aqui: leia, acesse e **compartilhe**



Acesse, baixe e compartilhe a **versão digital** desta publicação, disponível no site do ITDP Brasil, além de um extenso acervo de publicações como padrões técnicos, manuais contendo boas práticas, relatórios e outros materiais informativos.



Para saber mais acesse o **Mapa da Desigualdade**, criado pela Casa Fluminense, com 21 indicadores sobre sete temas-chave da realidade metropolitana do Rio de Janeiro.