



A EXPERIÊNCIA COM OS TRANSPORTES NA ZONA OESTE



A experiência com os transportes na Zona Oeste

Contribuição do mandato do vereador William Siri (PSOL – RJ) sobre a realidade do transporte onde os olhos do Poder Público parecem não chegar

Introdução: Transporte público como direito, hoje negado

O transporte é um direito social garantido pela Constituição Federal, nossa lei maior. E a importância desse serviço para a população é inegável, já que metade dos moradores da região metropolitana do Rio de Janeiro tem no transporte público seu principal meio de deslocamento. Há anos as empresas de ônibus vêm perdendo passageiros e o que temos visto é um ciclo vicioso de má qualidade dos veículos que circulam no município. Com a pandemia, a situação ficou ainda pior. Os protocolos de segurança sugerem distanciamento, mas dentro dos ônibus, cada dia mais superlotados, essa realidade não existe. Com menos passageiros, as empresas tiram seus ônibus de circulação, alegando falta de recursos. São as passagens pagas em sua maioria por uma população de baixa renda que sustentam todos os custos do sistema. Ou tentavam sustentar, porque hoje a situação é bem precária.



Da frota total de ônibus da cidade, segundo normas da Prefeitura, 8 a cada 10 ônibus deveriam estar circulando. Segundo estudos da Casa Fluminense, em março de 2020, antes da pandemia, apenas 55% estavam efetivamente nas ruas. Um ano depois, em alguns consórcios como o Santa Cruz, menos de 30% da frota está servindo a população. E, de 10 ônibus, apenas 3 aparecem nas ruas da Zona Oeste do Rio.



Diante desse cenário, a equipe do mandato William Siri foi às ruas durante os meses de abril e maio de 2021 para fiscalizar a situação de cada linha de ônibus da Zona Oeste. Conversamos com moradores de Campo Grande, Cosmos, Paciência, Bangu, Guaratiba, Realengo, Sulacap, Padre Miguel e Santa Cruz. Esperamos ônibus que nunca apareceram na Campina Grande, no Cabuçu de Baixo, em São Jorge, Inhoaíba, Vilar Carioca, Gouveia, Monte Sinai, Jamelão, Nova Jersey, no Loteamento, na Casinha, no Vieiras e no Passuaré. Passamos por Manguariba, Palmares e Jesuítas, paramos no Jardim Bangu, Buraco do Faim, Roque Barbosa e Cancela Preta. Fomos do centro de Campo Grande até Maria Luiza, passando pela Favela do Barbante, no Mendanha, pela Estrada do Pré, Caroba, Caboclos, Boa Esperança,

Comary, Moinho, Jardim Leticia, Figueira e Jardim Maravilha. A realidade em todos esses locais é bem parecida e na boca do povo a reclamação foi a mesma: “*cadê meu ônibus que passava aqui?*”.

Esse é o segundo dossiê produzido a partir de fiscalizações do nosso mandato e tem como objetivo denunciar a situação precária dos transportes públicos na Zona Oeste, trazendo a experiência do morador e do usuário, que sofrem diariamente para acessar a cidade – que deveria ser sua por direito. Não temos a pretensão de abarcar todos os problemas da região, que são muitos, mas buscamos apresentar à população carioca e ao Poder Público a realidade vivida pelo povo.

Boa leitura!

Equipe do mandato William Siri (PSOL-RJ)



Reflexo na Zona Oeste: Experiências negativas nos ônibus

Entre os dias 21 de abril e 21 de maio, a equipe de mobilização do nosso mandato percorreu diversos bairros da Zona Oeste, em especial na AP5, para entender como está a situação dos transportes no dia a dia. A seguir, compartilhamos as experiências a partir de dois olhares: o do território e o de algumas linhas de ônibus específicas. É um retrato narrado da precariedade a qual a população está submetida, fruto de um sistema focado no lucro das empresas de transporte, às custas de superlotação, altas tarifas, desvalorização profissional e sucateamento dos veículos.





Bangu

Bangu é um bairro historicamente de classe operária e hoje é um dos mais populosos do Rio, com mais de 250 mil moradores. Tem no seu entorno Jacarepaguá, Campo Grande, Santíssimo, Senador Camará, Vila Kennedy, Realengo, Padre Miguel e Gericinó. Algumas sub centralidades de Bangu são popularmente conhecidas por estarem “do outro lado de Bangu”, na região do Buraco do Faim, na Roque Barbosa e na Cancela Preta. Quem mora nesse “outro lado” precisa usar um aplicativo de transporte ou pegar uma van, moto-táxi ou ônibus para chegar ao centro do bairro ou à estação de metrô mais próxima (que fica em Coelho Neto). Para chegar ao centro da cidade, a única linha disponível é a 379 (Centro-Catiri), que, apesar de tão necessária na vida dos moradores e trabalhadores, é também a mais ausente.



Há muitos anos, a espera pelo 379 é longa e cansativa, mas com a pandemia a situação piorou. Muitas vezes a solução é andar (ou pegar um mototáxi) até o ponto de ônibus na Av. Brasil, no popular ponto da Coca-Cola, pois há um fluxo intenso de ônibus e vans passando em direção à Central. Por ali a acessibilidade para cadeirantes é escassa, quase inexistente. O ponto da Av. Brasil sentido Centro não tem sinalização de parada e nem proteção contra chuva e sol. Os moradores ficam

“jogados”, esperando seu transporte passar. São muitos os relatos de assaltos nesses pontos também.



Do outro lado da Av. Brasil, os moradores do bairro têm um pouco mais de opções e podem acessar o sistema de trens do ramal Santa Cruz, através estação Bangu ou da Guilherme da Silveira. Contudo, ao se afastar da linha de trem, a precariedade de acesso ao transporte público se repete. Entre o Rio da Prata e a Rua da Feira, as linhas de ônibus simplesmente sumiram.



No ponto de ônibus da rua Rio da Prata (Bangu), conversamos com uma mulher cujo destino era o CAPS em Senador Camará. Ela é sem teto, diagnosticada com bipolaridade e esquizofrenia e recém abrigada por uma pessoa que a acolheu. Na conversa contou que a sua aposentadoria foi cortada durante o governo Temer e que também não conseguiu receber o Auxílio Emergencial. Por estar sozinha, passa por muitas necessidades, mas frequenta o CAPS que lhe dá suporte. No entanto, com a ausência da linha 802 (Bangu-Campo Grande), ela precisa pegar um ônibus qualquer para Bangu e, de lá, pegar outra condução para a clínica Neusa Santos Souza. A senhora contou ainda que essa linha já demorava muitas horas para passar, mas a situação piorou bastante com a chegada da pandemia. Durante o tempo em que estivemos lá, o ônibus não passou nenhuma vez e ela fez o caminho já premeditado, aumentando seu tempo de deslocamento para acessar um equipamento de saúde tão necessário.



É esse tipo de experiência do usuário que precisa da atenção do Poder Público, para compreender que mesmo pequenas mudanças afetam drasticamente a vida cotidiana do cidadão, principalmente aqueles com maior vulnerabilidade econômica, social e de saúde.



Realengo

Realengo fica ao lado de Padre Miguel e Magalhães Bastos e entre o Parque do Mendanha e o Parque da Pedra Branca. Em seu interior temos a estação de trem do ramal Santa Cruz com o mesmo nome do bairro.

A experiência com uma das principais linhas de ônibus, a 918, é muito ruim. Ela não dá acesso aos sub-bairros, passando apenas pela rua principal, Bernardo de Vasconcellos. Ouvimos reclamações de que alguns ônibus estavam circulando sem ar-condicionado e/ou com janelas danificadas. Também recebemos muitas denúncias relacionadas à falta de acessibilidade dos veículos, já que alguns ônibus estão sem os elevadores ou estão com equipamentos danificados. No geral, os passageiros estão submetidos à lotação nos horários de pico, devido ao baixo número de veículos e longas esperas, por conta do intervalo grande entre os carros.



Santa Cruz

É o primeiro bairro do município, mas comumente relatado como o último, já que sempre prevalece a visão da Zona Sul para cá. Com mais de 200 mil moradores e inúmeros pontos de relevante interesse histórico e cultural, é aqui que começa o ramal de trem Santa Cruz, rumo à Central do Brasil.

Porém, quando o assunto é transporte público, parece não ser de interesse das empresas de ônibus e do poder Público reaver com integralidade as linhas nos sub-bairros de Manguariba, Palmares e Jesuítas. Neste primeiro momento, o Bairro Manguariba, com mais de 22 mil moradores, não tem nenhuma linha rodando e quem vive ali cita saudosamente o 833 (Campo Grande x Manguariba). Ao visitar o local pela manhã, vemos uma grande parte dos moradores indo a pé até a Avenida Brasil, pois

muitos trabalham no Centro ou na Barra da Tijuca e ali é o local com mais opções de transporte para essas localidades. O uso das vans é a única solução para sair da região, sendo essas, em sua maioria, com destino ao centro de Campo Grande. Para ir ao centro de Santa Cruz, é preciso andar pela Avenida Brasil e pegar o 804 (Santa Cruz x Campo Grande - via Estrada do Campinho), com horários bem espaçados. A maioria dos moradores precisa esperar cerca de 30 minutos no ponto até a chegada do coletivo.



Paciência

O bairro de Paciência tem aproximadamente 100 mil habitantes e faz divisa com Santa Cruz, Campo Grande, Cosmos e com o município de Nova Iguaçu. A dinâmica da região quanto aos transportes é muito distinta, em particular em duas áreas do bairro.

Há muita dificuldade em acessar bairros vizinhos a partir de áreas como São Jorge, Inhoaíba, Vilar Carioca, Gouveia, Monte Sinai, Jamelão, Nova Jersey, Loteamento, Casinhas, Vieiras e Passuaré, já que foram cortadas as linhas 873 e 817, que ligavam o bairro até o centro de Campo Grande e Santa Cruz.

Para os moradores de Santa Eugênia, no entorno da Estrada de Paciência, já há uma linha (897) que liga o bairro à estação de BRT Pingo D'água.



Cosmos

Muita gente nem sabe que Cosmos é um bairro, mas ele existe! Fica entre Paciência e Campo Grande. Possui uma estação de trem com o mesmo nome e é cortado por importantes vias como a Avenida Cesário de Melo e a Estrada de Paciência. Com mais de 70 mil habitantes, Cosmos é cortado pelo BRT TransOeste. Mas hoje é apenas cortado mesmo, pois as estações Icurana, Parque São Paulo e Cosmos estão fechadas. Com isso, as opções de transporte são o trem parador, duas importantes e escassas linhas de ônibus (868 - Campo Grande / Urucânia e 840 - Campo Grande / São Fernando) e as vans Vila do céu, BNH e Buranhém, todas com ponto final em Campo Grande.

Para acessar o centro da cidade, ou se pega o trem ou os 'frescões', linhas caras e sem horário regular. Para chegar a esses transportes públicos, alguns moradores nos relataram caminhadas diárias de 30 minutos, pois não há nenhuma condução com integração até os modais de ônibus ou trem, tampouco ciclovias bem estruturadas para deslocamento seguro.



Guaratiba

Guaratiba é um dos bairros mais extensos do Rio de Janeiro, com mais de 100 mil habitantes. Por isso, para falarmos dos seus desafios em relação ao transporte, temos que aproximar a lupa um pouco mais para observar os problemas. Nas nossas visitas, olhamos com atenção para o triângulo entre o Magarça, o Mato Alto e as proximidades do Park Shopping. As duas principais vias que cortam essa região, além da Avenida das Américas com o sistema de BRT, são a Estrada do Mato Alto e a Estrada do Magarça. Para chegar até elas, a população não possui nenhum transporte público. Por isso, muitos utilizam a bicicleta para chegar até um ponto de ônibus, que, neste caso, é apenas figurativo (já que não há a estrutura) ou até o BRT, onde as bicicletas devem ser deixadas ao ar livre, sem nenhuma segurança.



Campo Grande - Carobinha

Entre a Avenida Brasil e o Parque do Mendanha, temos a região da Carobinha. Por lá, não há linha regular de ônibus, apenas na Avenida Brasil. O principal transporte

público são as vans com duas linhas: Nossa Senhora das Graças, que faz o percurso Campo Grande x Largo do Guandu, e a Carobinha, que faz o percurso Campo Grande x Quadra 100.

As pessoas que moram além da Quadra 100 não possuem qualquer tipo de transporte. É comum os moradores da região irem até a Avenida Brasil de bicicleta, pois a van infelizmente não tem bilhetagem eletrônica para fazer integração. Além disso, o custo dos moradores para acessar o Centro aumentou desde que foi retirada a linha 366. Hoje os ônibus que mais passam são os 'frescões', que custam a partir de R\$ 7,00 a viagem. É quase o dobro de gasto mensal para uma população que, em geral, vive em condições de vulnerabilidade socioeconômica e carece de direitos sociais básicos.

Para acessar a Barra da Tijuca, outro local de grande demanda dos trabalhadores da região, recebemos relatos de que são necessárias 3 conduções. Veja a situação de uma das vias que a população tem que atravessar para acessar a cidade:



Campo Grande - Experiência na Rodoviária

Nossa equipe esteve presente no Terminal Rodoviário de Campo Grande durante vários momentos do dia e ouviu ali diversas experiências sobre a realidade das linhas de ônibus que dali partem e que serão compartilhadas abaixo

Linha 848 (CG – Monte Santo, Via Arnaldo Eugênio): Em conversa com passageiros na fila deste ônibus na Rodoviária de Campo Grande, ouvimos muitas reclamações sobre a linha, que é a única do bairro. A maioria dos ônibus são micro-

ônibus e, segundo relatos, não suprem a demanda de passageiros. Para piorar a situação, o intervalo do ônibus enquanto estávamos lá foi de 40 minutos! Com isso, muitos moradores do bairro preferem pegar a Van (que não aceita vale transporte) ou usar um aplicativo de transporte.



Péssima manutenção dos coletivos

Linha 884 (CG- Sepetiba): Ouvimos muitas reclamações das pessoas na fila pela demora do 884! Um passageiro nos relatou que mora na Praia da Brisa e trabalha em Piedade. Costuma sair de casa às 4h30 da manhã e, ao chegar em Campo Grande, não encontra ônibus direto para o seu local de trabalho. A solução é pegar o trem para conseguir chegar às 7h30. Para retornar para a casa, consegue carona até Campo Grande ou vai de trem. Ao chegar à Rodoviária de Campo Grande, entra na fila do ônibus. No dia da nossa visita ele havia chegado na fila às 17h, mas o ônibus só apareceu por volta das 18h15. Resultado: o rapaz só chegou em sua residência às 21h.

Esta linha possui ônibus em formato padrão, mas colocam também os micro-ônibus para circular. Durante o final da tarde, contamos cerca de 50 pessoas na fila da linha, com saídas em intervalos de 1 hora. Além do grande tempo de espera, os passageiros reclamam que o trajeto de ida foi alterado durante a pandemia, passando pela Estrada do Magarça e pela estação do BRT Pingo D'Água – fazendo com que a viagem demore mais do que quando o trajeto era feito pela Estrada da Pedra.

Linha 866 (CG- Pedra, via Estrada da Pedra): Esta acaba sendo uma linha substituta a linha 884. Muitos passageiros relataram que, devido ao alto tempo de espera na rodoviária de Campo Grande, pegam este ônibus até a Estrada da Pedra e, de lá, para

chegar em Sepetiba, optam pelo mototáxi. Como a linha 866 faz promoção de R\$ 2,00 para quem paga a tarifa em dinheiro, o custo total da viagem com o mototáxi fica em R\$ 7,00, gasto que compensa por garantir uma viagem mais rápida até o destino final.

Linha 895 (CG- Serrinha): No final de maio, esta linha retomou seu funcionamento para dar suporte à demanda da linha 830, que também faz o trajeto Campo Grande - Serrinha. A diferença entre as linhas é que a 895 vai pela Estrada do Mendanha e a 830 segue pela Estrada Guandu do Sapê e Pedregoso. Segundo o fiscal que fica responsável pela linha 895, a frequência é de 30 a 35 minutos. Já na linha 830, no período de 1 hora que ficamos na estação, apenas 1 carro passou.



Linha 802 (CG- Sub-bairro Rio da Prata, Bangu): Segundo relatos dos motoristas da linha, antes da pandemia ela possuía 10 micro-ônibus em circulação e hoje rodam apenas 2. Com isso, o intervalo chega até uma hora. Se a situação já não fosse ruim durante a semana, aos sábados à tarde a linha para de circular e só retomam na segunda-feira. É um exemplo de exclusão, em que em dias de descanso, o acesso à cidade para lazer é negado para parte da população.



Em conversa com uma passageira que mora em Bangu e trabalha em Campo Grande, ela nos relatou que, para conseguir chegar ao trabalho às 9h, sai de casa cedo para já estar no ponto às 7h30. Infelizmente muitas vezes o ônibus passa às 8h40 e a carioca acaba chegando atrasada ao serviço. Para agilizar a viagem, ao chegar a Campo Grande, a cidadã pega outra condução para a Estrada das Capoeiras, trajeto que pode ser realizado a pé.



Outra realidade que nos foi relatada é que, no final do dia, muitos passageiros dessa linha costumam dividir os custos de aplicativo de transporte para a volta para casa, devido ao alto tempo de espera do ônibus. Em média, essa viagem custa R\$ 15 e o valor é dividido pelos 3 passageiros permitidos.



Situação comum em que motorista e passageiros empurram o ônibus para ele 'pegar' e, assim, seguir viagem.

Linha 786 (CG – Marechal): Esta é uma linha bem antiga e conhecida pelos moradores. Com o passar dos anos a frota vem sendo reduzida e hoje o intervalo é de 2 horas! No tempo que estivemos lá passaram ônibus nos horários de 7h, 9h e 11h. Ao conversar com um passageiro, ele relatou que há anos pega este ônibus para ir trabalhar, e os únicos horários certos são os de 7h e 9h. Na volta do seu trabalho este ônibus some, tendo que ir andando até a estação de trem e depois pegar mais um ônibus para conseguir chegar a casa. O custo da volta é maior porque não há integração tarifária entre os modais. Aos sábados, domingo e feriados não tem ônibus dessa linha rodando.

E o BRT? Parece ônibus. E é.

BRT é uma sigla em inglês para *Bus Rapid Transit*, ou, no nosso português, Transporte Rápido por Ônibus. Então, na teoria, o BRT é um transporte articulado, feito para rodar em um corredor exclusivo, sendo uma alternativa mais rápida de

viagem para os passageiros. Na prática do BRT TransOeste a realidade não é tão rápida e exclusiva assim. Nos últimos nove anos, desde que o sistema inaugurou, ligando Santa Cruz até a Barra da Tijuca, a promessa de ser uma viagem rápida e segura durou pouco tempo.

Com estações mal dimensionadas (pequenas para a demanda), uso incorreto do asfalto, em vez de cimento na via, e descaso do Poder Público, que levou à evasão e depredação do sistema, o serviço perdeu fôlego gradativamente e as viagens rápidas se tornaram grandes filas de espera para um ônibus articulado lotado, sem manutenção e com baixa velocidade, devido à via esburacada e às faixas compartilhadas com carros, táxis e coletivos.



Este modelo de mobilidade existe em mais de 140 países e aqui na cidade do Rio de Janeiro é administrado por um grupo de empresas privadas de transporte de passageiros, que, focado no lucro oriundo das tarifas, deixou o serviço de passageiros se deteriorar ao ponto de hoje a Prefeitura ter que intervir e realizar uma encampação do serviço. Basicamente o Poder Público se tornou responsável por toda gestão do sistema nos próximos meses de 2021 e, assim que a “casa” estiver arrumada, como de costume – mas não menos absurdo – entregará o sistema renovado novamente para as mãos de (novos ou velhos) empresários.

Em junho de 2021, depois de 2 meses de intervenção, a Prefeitura já conseguiu recuperar algumas estações do sistema e cerca de 50 ônibus articulados, do total de 297 em situação precária. O caminho é longo e, enquanto isso, segue o sofrimento dos moradores da Zona Oeste. Veja abaixo algumas experiências relatadas sobre o sistema durante nossas visitas.

BRT TransOlimpica - Terminal Marechal Fontenele em Sulacap

Fiscalizamos também a Estação Marechal Fontenele do BRT TransOlimpica e constatamos o veículo possui goteiras no teto, algumas portas automáticas não funcionam e não há distanciamento social dos usuários. Além disso, a rampa de acesso à estação é mal projetada, dificultando o acesso de cadeirantes. Os passageiros reclamam da superlotação e do constante número de veículos que quebram durante os trajetos e solicitam também o retorno da linha direta para o Jardim

Oceânico. No entorno da estação não existe ciclovia nem bicicletário, desestimulando o uso da bicicleta como modal complementar.

Estação do BRT – Mato Alto

Estivemos na estação do BRT no Mato Alto para fiscalizar a infraestrutura do espaço, dos ônibus articulados e para conversar com os passageiros. A superlotação já começa na espera e segue por todo o percurso. Encontramos veículos dando partida com as portas abertas, verdadeiramente “entupidos” de trabalhadores e trabalhadoras sendo esmagados. As televisões com horário de partida não funcionavam ou não davam a informação correta. Outro problema que pudemos constatar é a falta de um bicicletário seguro para os usuários. Como forma de minimizar os custos com transporte (e também porque não há muitas opções para se descolar dentro da Zona Oeste, entre os sub-bairros), muitos passageiros precisam usar as bicicletas para chegar à estação. Dessa maneira, ter um local adequado, seguro e com boa infraestrutura é fundamental!

Nosso mandato segue cobrando por melhorias na estação mato alto e sugere a prefeitura que seja realizado uma obra de adequação e melhoria do sistema, incluindo cobertura e integração dos pontos de ônibus das linhas alimentadoras, espaço seguro para guardar bicicletas, organização dos trabalhadores camelôs em espaço adequado e acessibilidade e segurança para os pedestres. Essa é uma forma de trazer mais dignidade para os usuários e nosso mandato estará empenhado em cobrar tais melhorias.

10 ITENS DOS SONHOS PARA QUALQUER USUÁRIO DE TRANSPORTE NA ZONA OESTE:

- 1 Cigarra funcionando
- 2 Ponto de ônibus coberto
- 3 Van que aceita bilhete único
- 4 Elevador funcionando
- 5 Janela que abre
- 6 Ônibus com banco
- 7 Ônibus dedetizado e limpo
- 8 Ônibus sem superlotação
- 9 Saber para onde vão os R\$ 2 da passagem paga em dinheiro
- 10 Saber que horas o ônibus vai passar para não "mofar" no ponto



Transporte complementar: as vans como única opção

As vans fazem parte do Sistema de Transporte Público Local (STPL). Segundo o site da própria Secretaria Municipal de Transportes (SMTR), o sistema tem como objetivo complementar o serviço convencional, por ônibus, devendo atender prioritariamente as ligações intra e interbairros. Neste sistema os veículos devem ter capacidade para transportar de 8 (oito) a 16 (dezesesseis) passageiros, sendo vistoriados anualmente.



Infelizmente na Zona Oeste as vans se tornaram o principal sistema e, muitas vezes, o único existente para o deslocamento do cidadão.



Esta é uma baia de ônibus na Rua Campo Grande. Como muitos ônibus sumiram, acabou virando estacionamento/ponto de Vans

O que dificulta a vida do usuário, segundo as denúncias que recebemos, é a superlotação, a proibição do uso do vale transporte e a impossibilidade de deslocamento das gratuidades, garantidas pela legislação. A rota e os horários do sistema também sofrem mudanças frequentes, confundindo e prejudicando aqueles que necessitam do transporte no dia a dia.



Cabe trazer também para nossa discussão outros dois modos de transporte que têm sido complementares às vans: os mototáxis e o sistema de transporte por aplicativo, como Uber e 99. Aonde as vans não chegam, nos lugares onde o ônibus parou de rodar, chamar um Uber ou pegar o mototáxi são as únicas opções. Infelizmente em alguns locais a desigualdade e a insegurança nos penalizam duplamente. Muitos moradores relataram que quando os motoristas são chamados e veem o local, cancelam a corrida ou, quando estão no trajeto, insistem para terminar a corrida antes de chegar às casas. Nos mototáxis, usuários e motoristas correm riscos pela falta de regulamentação e fiscalização.

Os trens: agora mais parados que andando



Você deve ter observado que a passagem do trem ficou mais cara. Será que o serviço melhorou? Infelizmente a resposta é negativa. Mesmo após o aporte de bilhões de reais pelo Governo do Estado na compra de novas composições e reformas de algumas estações para a Copa do Mundo de 2014 e para as Olimpíadas de 2016, hoje o sistema sofre também com a perda de passageiros e consequentemente de receita. Com isso, o sistema se precariza.

Viagens que eram feitas em menos de 1 hora entre Santa Cruz, Campo Grande e a Central do Brasil, hoje variam de 2 a 3 horas, em média. As viagens diretas agora são paradoras, com o objetivo de pegar mais passageiros e tentar resolver o problema de demanda. Mas a estratégia pouco adianta, pois, com o aumento constante da passagem, menos moradores da Zona Oeste conseguem arcar com os custos deste deslocamento. Nosso mandato verificou a precariedade do entorno das estações de trem na região, muitas vezes relatadas neste dossiê. É urgente que a Prefeitura, promova melhor conectividade de outros modais com o sistema e ofereça infraestrutura adequada para pedestre e ciclistas acessarem as estações. A Supervia, empresa que detém a operação de oferta do serviço, deve melhorar a segurança, manutenção e limpeza dos trens e a frequência do serviço. O Governo do Estado do Rio de Janeiro precisa fiscalizar e garantir que o serviço prestado aos trabalhadores e trabalhadoras seja eficiente e de qualidade.

Calçadas e ciclovias



Neste nosso dossiê, focado no transporte público, não poderíamos deixar de trazer importantes reflexões que obtivemos dos moradores a respeito dos transportes ativos. As calçadas e ciclovias são importantes infraestruturas para o chamado *first and last mile* (primeira e última milha, em português), que são os pequenos trechos percorridos antes e depois de utilizar o transporte público. Por exemplo, a caminhada de 5 minutos até a estação de metrô ou a pedalada de 10 minutos depois que você desce do ônibus para chegar a casa. Esse trajeto, quando feito com segurança, garantindo uma boa infraestrutura no caminho e na chegada (com bicicletários, por exemplo) estimula as pessoas a utilizar essa combinação de modais. Os benefícios são diversos, dentre eles mais saúde para quem pedala e caminha, mais vitalidade para os espaços públicos e menos emissões de poluentes.

Contudo, a situação que nossa equipe observou por toda região é desoladora: falta de ciclovias ou áreas seguras para pedalar e inexistência de calçadas, faixas de pedestres e acessibilidade. Algumas experiências são mensagens claras para o Poder Público, como no entorno da estação de trem de Campo Grande, onde, mesmo com paraciclos públicos a 500 metros da estação, os ciclistas preferem deixar a bicicleta em um estacionamento, com o custo diário de R\$ 2,00. As pessoas não têm escolha: gastam mais para garantir que sua bicicleta estará segura no retorno do trabalho.



A história da escada rolante de Campo Grande e Bangu: uma odisséia sem fim

Quer saber a história das escadas rolantes de Campo Grande e Bangu? Você está com tempo? Desculpem-nos pela brincadeira, mas só assim para termos forças para narrar essa triste história, que exemplifica todo descaso da Prefeitura com a população da região.



Iniciamos o nosso mandato em janeiro de 2021. Foi quando fizemos nosso primeiro Requerimento de Informação solicitando o reparo das escadas, quebradas há diversos dias. A cena já era difícil de entender em dias normais. Para sair de um lado do centro de Bangu para o outro, por exemplo, é preciso atravessar a linha férrea. Chegando lá, qualquer usuário se depara com 6 degraus de uma escada comum. Essa é a única opção para acessar a escada rolante. Foram incontáveis as vezes que ajudamos cadeirantes, idosos e pessoas com mobilidade reduzida a atravessar essa barreira para “aproveitar” da facilidade de uma escada rolante. Agora, imagina o que acontece quando a escada rolante também está quebrada. Os altos e estreitos degraus são ainda mais desafiadores e se tornam um empecilho para que determinados grupos acessem seu bairro integralmente e de forma autônoma.



Com relação às escadas rolantes de Campo grande, estivemos inúmeras vezes e continuamos nesta saga. Após nossa reclamação junto à RIOLUZ, em janeiro, as escadas foram consertadas. Mas quebraram novamente poucos dias depois. Com novas denúncias, voltamos ao local em maio deste ano e fizemos um novo requerimento. Tivemos a oportunidade de cobrar o responsável pela manutenção pessoalmente, e ele se comprometeu em garantir o conserto. Hoje, 6 meses depois, a escada está quebrada pela terceira vez.

Este é um descaso total com a população e não vamos descansar enquanto não houver uma decente prestação de serviço público no local, com respeito ao dinheiro do povo e com a população dos bairros.

O que fizemos a partir do Legislativo

Eu, William Siri, fui eleito por vocês para cobrar, fiscalizar e propor soluções para a Prefeitura. Este dossiê é uma forma de prestar contas do meu trabalho e garantir a transparência do mandato, honrando a confiança que foi depositada em mim e, agora, também na minha equipe. O documento é uma das formas de apresentar as nossas ações e os dados e informações que temos levantado.



Temos sido incansáveis em nossos três deveres: cobrar, fiscalizar e propor soluções para o Poder Executivo. Para isso, como mandato parlamentar, temos à disposição alguns instrumentos formais, como Indicações Legislativas, Ofícios e Requerimentos de Informação. Esse último, por exemplo, nos possibilita questionar a Prefeitura sobre qualquer assunto e obter as respostas obrigatoriamente em até 2 meses. Não é o método ideal, principalmente quando o Poder Executivo não se interessa em nos responder, mas insistimos, pois sabemos que estamos cobrando por vocês, por nós, pelo povo carioca.

Nos últimos 6 meses fizemos requerimentos questionando a quebra constante da escada rolante de Campo Grande, o sumiço das linhas de ônibus da Zona Oeste, a redução das frotas disponíveis e até hoje não obtivemos resposta formal de nenhuma demanda. Levamos os problemas até a Prefeitura, mas não houve o retorno. Isso retrata o desrespeito com a população e seus representantes.

Debate sobre a revisão do Plano Diretor: o que isso tem a ver com o problema de transporte na cidade?

Dentre as muitas atividades que temos nos dedicado nesses 6 primeiros meses de mandato na Câmara de Vereadores, uma afeta diretamente as nossas vidas hoje – e continuará afetando nos próximos 10 anos. É o acompanhamento das discussões de revisão do Plano Diretor, uma lei que define como cada canto da cidade deve se desenvolver e o que pode ou não ser construído no município. E por que o Plano Diretor é importante nessa nossa discussão sobre o transporte?

O transporte público é basicamente o meio que você e eu utilizamos para acessar a cidade e todas as oportunidades que ela nos oferece. Pode ser a escola das crianças, o médico, a praia, os espaços culturais e principalmente nosso emprego. Se é responsabilidade do Plano Diretor definir onde cada um desses itens pode existir na cidade, as duas discussões não têm tudo a ver?

Imagina poder trabalhar do lado de casa? E ter mais atividades culturais perto de você? No Plano Diretor pode ser definido, por exemplo, onde uma praça será criada – e imagina como seria bom se fosse do lado do seu quintal? Todos aqueles deslocamentos que você teria que fazer neste péssimo sistema de transporte para obter lazer acabariam. Outras opções de deslocamento mais saudáveis poderiam ser



estimuladas e você teria prazer em pedalar ou caminhar por aí. Por isso a participação de todos nós na revisão desse plano é fundamental.

Nosso mandato tem realizado encontros para levantar os problemas e necessidades locais, mas precisamos estar presentes também nos espaços institucionais, como nas reuniões e Audiências Públicas da Câmara de Vereadores.



Segundo a Prefeitura, essa revisão acabará agora, já em junho! Vamos juntos cobrar mais tempo para discutir e compartilhar nossas ideias? É só acessar o site oficial da Prefeitura 🌐planodiretor.rio

Conclusão

Os moradores da Zona Oeste são os que melhor fazem a fiscalização do transporte público quando a mídia é acionada para televisionar as constantes precariedades causadas pela falta de planejamento. Os passageiros vivem a realidade do local e observam bem de perto os péssimos serviços ofertados pelas empresas. Eles sinalizam para a demora de linhas específicas, questões de segurança, manutenção, infraestrutura e corrupção. São muitas as histórias, mas também são muitas as condicionantes, objetivas e subjetivas. Conversando com as pessoas, notamos que muitas vezes há uma percepção real sobre o que se vive, mas também há um sentimento de impotência, passividade, frustração e raiva.



Os trabalhadores e trabalhadoras precisam sair de casa ainda de madrugada para chegar ao trabalho no horário exigido pela empresa. Como diz a música do Emicida, que tão bem expressa esse problema: “a merendeira desce, o ônibus sai, dona Maria já se foi... Só depois é que o sol nasce”.

O sistema de transportes na Zona Oeste é feito para não funcionar. Existe muita espera, muito engarrafamento, poluição sonora e do ar e, para piorar, redução de linhas essenciais. A trabalhadora e o trabalhador se colocam em risco, sobretudo durante a pandemia do Coronavírus. E muitos não têm outra opção, pois precisam levar algum sustento para casa.



As mulheres, por exemplo, estão submetidas a condições de completa insegurança. Os índices de violência sexual são alarmantes e muitas dessas violências ocorrem em transportes públicos ou no caminho até os pontos. Os passageiros arriscam-se todos os dias expostos também a possibilidades de assaltos, inclusive dentro desses ônibus. Os trabalhadores estão sujeitos a passar longas horas do seu dia nos transportes públicos, uma vez que a maior parte de seus empregos não se encontra nas periferias e a oferta de transporte público no Rio de Janeiro funciona de modo cruel com quem mora distante das regiões centrais.



A passagem está em torno de R\$ 4,05 para viagens dentro do município, mas as linhas de “frescões” também são muito procuradas, com tarifas em torno de R\$15,00. Trens e metrô já cobram mais de R\$ 5,00. Um passageiro pode ficar dentro do ônibus por 5 horas em um único dia, sobrevivendo às piores condições e repetindo o ciclo ao longo de toda a semana.

As ciclovias, que deveriam estar em muitos pontos da Zona Oeste, sequer foram construídas. De forma arriscada os ciclistas disputam o espaço nas ruas com os carros. O descaso do Poder Público também se manifesta com a ausência de bicicletários gratuitos e seguros.

Uber e mototáxi dominam quando o assunto é encontrar uma alternativa à ausência de opções. Existe mototáxi em muitos pontos, mas, infelizmente, sem fiscalização há motoqueiros que trabalham sem carteira, oferecendo risco para si próprios e para os passageiros. A realidade escapa às regras, uma vez que, na periferia, as políticas públicas não são encaradas com seriedade pelo Poder Público, principalmente se tratando de mobilidade urbana, um dos pontos mais reclamados e observados pelos moradores.

O trabalho do nosso mandato é lançar luz para todos esses problemas, que impossibilitam o trabalhador e a trabalhadora de acessarem a cidade que eles mesmos ajudaram e ajudam a construir. Observar e denunciar a realidade de cada ônibus quebrado, de cada ciclovia destruída e de cada rampa desfeita é o nosso trabalho. Assim como cobrar à Prefeitura para que esse cenário mude e todos tenham seus direitos garantidos.

Seguiremos nessa luta e contamos com você para ser nossos olhos e voz pela Zona Oeste!



WILLIAM

SIRI

VEREADOR  PSOL

ACOMPANHE NOSSO MANDATO



[williamsiri50](#)



[william_siri](#)



[siri_william](#)

FALE COM SIRI



[99061-3265](#)