

SOS RIO GRANDE DO SUL



Maior tragédia climática da história do Estado, as chuvas de maio no Rio Grande do Sul impactaram severamente serviços essenciais como o transporte público e despertaram uma onda de solidariedade nacional



No dia 27 de abril de 2024 uma frente fria chegava a Porto Alegre, capital do Rio Grande do Sul. Naquele sábado foram seis horas ininterruptas de chuvas com uma precipitação de 43 milímetros, isto é, 43 litros de água por metro quadrado. Era o início da maior catástrofe climática da história do Estado e uma das maiores do Brasil.

Os dias seguintes trouxeram enormes desafios a todos. Adversidades logísticas e humanas, que levaram as concessionárias de transporte coletivo e representantes dessas empresas a se unirem ao poder público para montar uma força-tarefa ímpar. A urgência estava em garantir, ao mesmo tempo, locomoção, inclusive para o resgate de pessoas ilhadas, e suporte aos diversos colaboradores afetados pelas inundações.

"Ainda é muito cedo para falar sobre futuro porque ainda estamos vivendo o que eu vejo como fase dois de toda esta tragédia. Este é o momento de manter o sistema de transporte operando porque sabemos da sua essencialidade. É a fase de sobrevivência. Na primeira fase a preocupação era garantir meios para salvaguardar nossos colaboradores e dar assistência a quem precisava, nos unindo para defender o que era possível. Os últimos dias foram desoladores", relata o diretor da Associação dos Transportadores Intermunicipais Metropolitanos de Passageiros (ATM), Erico Michels.

Neste sentido, a primeira ação das empresas que atuam na Grande Porto Alegre foi autorizar a dispensa temporária de quem teve perdas com as chuvas. E eram muitos. Um levantamento feito pela associação na segunda quinzena de maio mostrou que 377 funcionários, de um grupo de três mil pessoas ligadas às empresas integrantes da ATM, apresentaram perda total ou parcial de suas residências.

"Muitos funcionários atingidos precisaram ir para abrigos ou ficaram em casa de parentes. É muita gente que não tem para onde voltar porque não tem mais casa. Isso sem contar familiares, amigos e pessoas próximas deles que estão em situação semelhante, o que gera dor e dificuldades adicionais aos nossos colaboradores", complementou Michels.

No caso das empresas que atuam na capital, ligadas à Associação dos Transportadores de Passageiros de Porto Alegre (ATP), mais de 250 colaboradores sofreram com inundações em suas casas.

Em todo o Estado, as histórias se repetiam em volume crescente à medida que o tempo passava. Um comparativo da Defesa Civil do Rio Grande do Sul mostra que em 5 de maio o Estado tinha 332 municípios afetados pelas tempestades, 15.192 pessoas estavam em abrigo e 80.573 foram desalojadas de casa. Menos de um mês depois, no dia 31 de maio, eram 475 municípios afetados pelas enchentes, 39.595 pessoas em abrigos e 580.111 desalojados.

O volume de chuvas nos primeiros dias de maio superou a média esperada para o mês inteiro, deixando o sistema de contenção de cheias do Estado sob estresse. Isso resultou no rompimento de comportas em Porto Alegre e extravasamento dos diques da região metropolitana. Paralelamente, hospitais ficaram sem condições de atendimento e serviços essenciais como energia, fornecimento de água potável e telefonia e internet precisaram ser interrompidos.

A logística comprometida tornava o tráfego de veículos e pessoas, inclusive das equipes de resgate e saúde, inviável em muitos pontos. Nas rodovias foram mais de 140 pontos de bloqueio total, além de várias obstruções parciais. Naquele momento, a atuação conjunta de todos os envolvidos no transporte público de passageiros de Porto Alegre e Região Metropolitana foi fundamental.

"Sabemos que o desafio para a cidade e para o Estado é enorme, impactando todas as áreas, não somente o transporte coletivo. Teremos desafios econômicos, estruturais e sociais a serem enfrentados. Será preciso reavaliar a infraestrutura das cidades. Mas, nosso foco é, e continuará a ser, prestar a melhor operação e ajudar nas demandas humanitárias", disse a presidente da ATP, Stamatula Vardaramatos.

“AINDA É MUITO CEDO PARA FALAR SOBRE FUTURO PORQUE AINDA ESTAMOS VIVENDO O QUE EU VEJO COMO FASE DOIS DE TODA ESTA TRAGÉDIA. ESTE É O MOMENTO DE MANTER O SISTEMA DE TRANSPORTE OPERANDO PORQUE SABEMOS DA SUA ESSENCIALIDADE.”

Erico Michels

diretor da Associação dos Transportadores Intermunicipais Metropolitanos de Passageiros (ATM)



Ônibus no resgate

Entre os dias 4 e 25 de maio, mais de 7,5 mil pessoas puderam ser resgatadas graças ao apoio dos ônibus dos concessionários do transporte coletivo, os Consórcios Operacionais, que deram suporte ao poder público para as ações de apoio humanitário. Em um trabalho realizado sete dias por semana, de maneira praticamente ininterrupta, houve mais de 315 viagens de ônibus, além de 270 viagens com outros veículos (carros, vans, etc.) disponibilizados pelas empresas operadoras para as atividades de socorro às vítimas das enchentes.

“A principal ação era transportar os desabrigados e resgatados pelo exército, brigada militar, bombeiros, voluntários, etc. de locais específicos para abrigos. Em seguida, entraram outras ações como transporte de alimentos, medicamentos, roupas e demais itens essenciais. Para isto foram utilizados, além dos ônibus, automóveis, vans e caminhões. A ATP ainda cedeu seus dois automóveis, e as empresas operadoras, motoristas para auxiliar no apoio. Outros veículos de voluntários se uniram nesta operação”, conta Stamatula.

As águas invadiram até mesmo a Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana (SMMU) e a Empresa Pública de Transporte e Circulação (EPTC). A ATP cedeu então a estrutura física de sua sede para esses órgãos organizarem a demanda do transporte regular, definirem estratégias e realizarem alinhamentos. Foram fornecidas salas, estacionamento, automóveis, computadores e internet para o gerenciamento das ações.

“O trabalho foi tão intenso que disponibilizamos inclusive colchões nas dependências da ATP para que as equipes pudessem passar a noite lá e realizar o trabalho”, lembra a presidente da associação.

Assim, o esforço conjunto trazia respostas necessárias. Mostrava, ainda, a essencialidade da rede de transporte coletivo, serviço imprescindível em situações adversas e de calamidade, como foi a pandemia da covid-19 e a catástrofe climática que assolou o Rio Grande do Sul.



“TEREMOS DESAFIOS ECONÔMICOS, ESTRUTURAIS E SOCIAIS A SEREM ENFRENTADOS. SERÁ PRECISO REAVALIAR A INFRAESTRUTURA DAS CIDADES. MAS, NOSSO FOCO É, E CONTINUARÁ A SER, PRESTAR A MELHOR OPERAÇÃO E AJUDAR NAS DEMANDAS HUMANITÁRIAS.”

Stamatula Vardaramatos
presidente da Associação dos Transportadores de Passageiros de Porto Alegre (ATP)

Solidariedade Nacional

Além das empresas gaúchas, operadoras de ônibus e entidades do setor de diversos estados brasileiros formaram uma corrente para levar apoio às vítimas das enchentes gaúchas.

Um exemplo veio do Mato Grosso, onde a Associação Mato-grossense dos Transportadores Urbanos (MTU), que representa empresas de ônibus de Cuiabá e Várzea Grande, transformou os terminais em pontos de coleta de donativos.

"Os passageiros fizeram as doações em locais de fácil acesso durante seu trajeto diário. Quase cinco toneladas de donativos, entre alimentos não perecíveis, água mineral, roupas, calçados e até mesmo ração para animais foram arrecadados em duas semanas de campanha", disse o vice-presidente da MTU, Luiz Cláudio Soares Ferreira. "A colaboração entre as empresas e o Sest Senat do Estado também permitiu o transporte desses donativos, por meio de empresas associadas ao sindicato de transporte de carga do Estado, permitindo chegarem rapidamente ao Sul", completou.

O auxílio também partiu do Paraná, onde o Sindicato das Empresas de Ônibus de Curitiba - Setransp e filiais doaram quase seis toneladas de materiais de limpeza e higiene, alimentos não perecíveis e ração para animais de estimação. A Expresso Princesa dos Campos disponibilizou o caminhão para levar os donativos ao Sul. "Sabemos que nenhuma ajuda é suficiente para apagar as cicatrizes deixadas por esta tragédia, mas estamos comprometidos em apoiar nossos colegas do setor de transportes e suas famílias nesse momento", disse o presidente do Setransp, Mauricio Gulin.

No Ceará, o Sindiônibus - Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado realizou uma campanha semelhante, em parceria com a Cruz Vermelha. "Com pontos de coleta capilarizados pela cidade, temos a oportunidade de fazer a diferença na vida daqueles que foram afetados pelas enchentes, proporcionando recursos essenciais e esperança para a reconstrução. É uma responsabilidade que abraçamos com solidariedade e compromisso", disse o presidente executivo do Sindiônibus, Dimas Barreira.





A força do sistema de transporte evidenciada na rede de apoio ao Rio Grande do Sul foi destacada pela gerente do Sindiônibus, Maria José Luz. “O sistema de transporte tem uma abrangência muito grande, por isso faz diferença quando entra em uma ação. É enorme e crucial a amplitude que as campanhas podem alcançar ao potencializarmos a capilaridade do sistema de transporte, facilitando a logística e colocando nossa robustez para fortalecer essa corrente do bem a favor de quem está fragilizado e precisando de ajuda em um momento tão difícil como este”.

A NTU, Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos, também fez a sua parte: uma campanha com as empresas associadas e entidades filiadas mobilizou 18 entidades patronais, sindicatos e pessoas físicas que contribuíram com recursos financeiros. O montante arrecadado foi encaminhado às entidades gaúchas ATP e ATM, com o objetivo de apoiar os colaboradores das empresas locais atingidos pela tragédia.

A essencialidade do transporte público

Uma semana após o início das fortes chuvas, a prefeitura de Porto Alegre havia desativado 28 linhas de ônibus. Mais de 50% dos itinerários tiveram trajetos comprometidos. Enquanto isso, na região metropolitana, os entraves logísticos e de pessoal levaram à paralisação de até 80% das linhas nos momentos mais críticos.

Aquelas que conseguiram manter parte da operação precisaram buscar rotas alternativas e seguras para passageiros e motoristas. Isso resultou no aumento do percurso, que, aliado à lentidão imposta pelo afunilamento das vias, tornava as viagens mais demoradas. Mesmo assim, era preciso manter o serviço funcionando.

A Grande Porto Alegre concentra 38% de toda a população gaúcha. São aproximadamente 4,4 milhões de habitantes em 34 municípios, assistidos por um sistema que opera em formato radial. Esse aspecto é importante para entender a dimensão da paralisia sofrida pela rede. A maioria das linhas sai para os bairros porto-alegrenses e demais municípios a partir da região central. E foi justamente essa área, próxima às margens do Lago Guaíba, a mais afetada pelas cheias.

No dia 9 de maio o nível do Guaíba subiu 5,3 metros. Superou a histórica marca da enchente gaúcha de 1941, quando a elevação do lago alcançou o então recorde de 4,7 metros. Naquele momento, das nove empresas que integram o transporte intermunicipal metropolitano associadas à ATM, apenas duas conseguiam chegar a Porto Alegre. Inicialmente a capital ficou com apenas um caminho de entrada e saída (a RS-118). Posteriormente, a prefeitura estabeleceu uma nova rota, construindo um caminho provisório pelo centro da cidade — o Corredor Humanitário, destinado à logística, emergência e serviços públicos.

“A Expresso Rio Guaíba liga Porto Alegre a Guaíba e ficou 15 dias com a atividade totalmente paralisada. Conseguiu retomar as operações apenas com o corredor humanitário construído sobre as águas, com pedras e brita. Antes das cheias ela tinha uma demanda de 17 mil passageiros por dia. Até o fim da segunda quinzena de maio só conseguia atender quatro mil pessoas”, observa Erico Michels.

No final de abril, as empresas ligadas à ATM transportavam, em média, 204 mil passageiros por dia. No final de maio a demanda era de 104 mil. “Tivemos pouca perda de veículos, pois a maioria das garagens está em locais mais altos e em outros casos, as empresas conseguiram retirar os veículos a tempo. Mas não tínhamos vias para operar. Estava tudo obstruído”, acrescentou.

Outro fator para essa redução, que segue mesmo após as águas começarem a baixar, é a paralisia econômica do Estado.


“A gente ainda não tem dimensão de como isso vai afetar nosso Estado, nem o transporte público. Com as chuvas, teve uma mudança no perfil de quem precisa do transporte. Muitas empresas, comércios e indústrias interromperam as atividades, o que fez cair a demanda. Quando tudo passar, vamos precisar nos adaptar novamente a uma nova normalidade”, disse, numa referência ao pós-pandemia de covid-19.



Em abril, as empresas ligadas à ATM haviam recuperado 75% da demanda pré-pandemia. No final de maio, estavam com 50% do período recuperado.

No caso das empresas que atuam na ATP, as perdas físicas foram maiores. Alguns terminais da área central, zona norte e sul ainda estão desativados devido aos alagamentos, e os ônibus são desviados para terminais secos. Garagens em Porto Alegre foram inundadas com os ônibus dentro, a exemplo de pátios da Empresa Navegantes e da Empresa Belém Novo.

Enquanto as chuvas persistiram, o monitoramento e adaptação das linhas seguiram constantes, com ajuste de itinerários e horários, considerando a condição de alagamento e vias bloqueadas, fatores que mudavam com frequência. As equipes passavam o dia conectadas, e o repasse das informações aos passageiros por canais como redes sociais, aplicativo e imprensa foi intensificado.

“As empresas estão se apoiando para que seja possível realizar a operação estabelecida”, relatou a presidente da ATP. “Atualmente, 12 empresas operam na cidade, organizadas em cinco consórcios. No início da catástrofe, a oferta estava em 70% para uma demanda de passageiros de 33%, comparada a dias úteis normais. Agora estamos com uma oferta de 90% nas linhas de maior demanda e o passageiro está em torno de 50%. Não se tem ainda certeza de quando será possível operar em toda a cidade novamente”, resumiu Stamatula Vardaramatos. 



LAT.BUS TRANSPÚBLICO

Feira Latinoamericana
do Transporte



Prepare-se para
o melhor evento
de mobilidade
em 2024!

SEMINÁRIO NACIONAL NTU 2024

INSCREVA-SE AQUI



06 — 08 AGOSTO — 2024

SÃO PAULO SÃO PAULO EXPO SP
RODOVIA DOS IMIGRANTES, KM 1,5

Realização



Organização



Apoio editorial



Apoio

NTUrbano

Anfavea

