

TRANSPORTE FERROVIÁRIO URBANO EM QUESTÃO: ANÁLISE DAS POLÍTICAS PÚBLICAS EM PAUTA E AS CONSEQÜÊNCIAS PARA OS TRABALHADORES DA REGIÃO METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO

Aluna: Juliana Duarte da Silva Cruz

Orientadora: Inez Terezinha Stampa

Introdução

Este estudo teve início em abril de 2011 e se inclui no projeto de pesquisa denominado “Transporte ferroviário urbano em questão: análise das políticas públicas em pauta e as consequências para os trabalhadores da Região Metropolitana do Rio de Janeiro”, coordenado pela professora Inez Terezinha Stampa. Apesar do pouco tempo de inserção na pesquisa, a partir das primeiras aproximações com o campo empírico já foi possível observar que os trabalhadores da Região Metropolitana do Rio de Janeiro vêm sofrendo diretamente as consequências de uma política de transportes pautada na concessão de serviços públicos à iniciativa privada.

Metodologia e atividades realizadas

Para a compreensão dos processos econômicos e políticos que têm marcado o processo de privatização e as novas formas de gestão adotadas no Brasil, a partir de meados da década de 1990, o processo de investigação não vem se pautando em etapas estanques face ao constante processo de aproximação com a realidade estudada.

Assim, está em andamento uma revisão da literatura sobre o tema, com o objetivo de conhecer o processo de recomposição capitalista no Brasil. Nesse sentido, são buscadas aproximações com as categorias de análise, como a de estado ampliado, de sociedade civil, de sociedade política e de classes sociais, além da de cidadania. Essa atividade compreende a leitura de trabalhos recentes sobre o assunto, além de título da obra de Antonio Gramsci. Contudo, outras noções e conceitos, tais como ação coletiva, democracia, movimentos sociais, espaço público, solidariedade, políticas públicas, participação, entre outros, devem ser aprofundadas.

O processo de levantamento de material empírico compreende, nesta fase do projeto, a consulta e reunião de documentos necessários ao conhecimento das políticas adotadas pelo governo do Estado do Rio de Janeiro para o setor de transportes urbanos de massa. Estão sendo examinados relatórios da Secretaria de Transportes do Rio de Janeiro, além de jornais, revistas, volantes e imagens em movimento que ajudam a elucidar o problema.

De acordo com os objetivos desta pesquisa, circunscritos no conhecimento de um fenômeno que vem passando por rápidas e profundas transformações, adotou-se um enfoque qualitativo de investigação. Para tanto, é utilizada uma combinação de técnicas como anotações em diário de campo e pesquisa na mídia.

Os procedimentos estão propiciando o conhecimento e sistematização de dados sobre a realidade do transporte ferroviário urbano de passageiros e sobre os usuários de trens da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ), frente aos problemas que vêm enfrentando, após a privatização deste serviço. A análise de documentos e de material veiculado pela mídia ajuda a conhecer os problemas, as impressões que os usuários de trens e os moradores de bairros e comunidades do entorno da ferrovia possuem sobre o assunto. O registro de anotações no diário de campo tem sido fundamental para a reflexão sobre os dados colhidos, sobretudo por estar participando recentemente da pesquisa.

Os contatos com a Secretaria de Transportes do Rio de Janeiro ainda não puderam ser realizados, tanto pelo pouco tempo de inserção como pela dificuldade de contatos e acesso aos dados da mesma. Registra-se, pela leitura do Relatório da Pesquisa referente ao ano de 2010, que este é um problema frequente no decorrer do processo de investigação.

O material pesquisado foi analisado tendo em vista os problemas enfrentados pelos trabalhadores usuários dos trens, tomando como perspectiva as políticas de transporte urbano adotadas após a concessão dos serviços de transporte ferroviário de passageiros no Rio de Janeiro para a iniciativa privada e as conseqüências da privatização para os trabalhadores.

Principais achados da pesquisa

As primeiras aproximações com o campo de pesquisa já permitiram observar que a política de transportes coletivos da RMRJ está pautada numa política de concessões, onde o interesse privado suplanta o interesse público. O transporte coletivo de massa, em particular o transporte ferroviário, não é considerado pelos governantes como um serviço de interesse público e social, estando concedidos a empresas privadas, sem um controle efetivo pela Agetransp – Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários, Metroviários e Ferroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro.

As atribuições da Agetransp são muito claras quanto ao seu dever de exercer o poder regulatório, acompanhando, controlando e fiscalizando as concessões e permissões de serviços públicos concedidos de transporte no Estado do Rio de Janeiro, conforme demonstra o texto da própria agência:

- Garantir a eficiência, a qualidade e a segurança dos serviços prestados;

- Estimular o desenvolvimento, a universalização e a modernização dos serviços;
 - Fiscalizar o cumprimento das normas, prazos, deveres, e direitos estabelecidos nos contratos;
 - Zelar pelo equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão;
 - Corrigir falhas ou problemas na prestação dos serviços;
 - Mediar divergências entre usuários e concessionárias;
 - Defender os direitos dos usuários frente às concessionárias;
 - Preservar a modicidade das tarifas.
- (Disponível em <http://www.agetransp.rj.gov.br/>. Acesso em 12/07/2011).

Não obstante, as políticas públicas relativas aos transportes da RMRJ, pela sua natureza, são insuficientes para atender a demanda dos usuários, não havendo uma fiscalização efetiva, por parte do poder público, dos serviços prestados pelas concessionárias. Ademais, a interligação entre os modais de transporte (trens, metrô, barcas, ônibus) é quase inexistente. O valor das tarifas é muito alto e não condiz com a qualidade dos serviços prestados.

Por sua vez, o transporte ferroviário é o único meio de transporte acessível para grande parte da população que utiliza transportes de massa. Quando não é o único, ainda é o mais econômico, devido às grandes distâncias a serem percorridas, que em alguns itinerários poderiam levar cerca de quatro horas num único sentido, caso os trabalhadores optassem pelo transporte rodoviário.

A concessão do transporte ferroviário de passageiros na RMRJ foi efetivada em novembro de 1998, sendo permissionária a SuperVia Trens Urbanos. Desde 1º de novembro de 1998 a SuperVia opera o serviço de trens urbanos da RMRJ. No decorrer desses 12 anos de atuação, a população do estado observa espera as melhorias prometidas a partir da concessão. Embora a empresa anuncie que até 2010 foram investidos R\$ 600 milhões em infraestrutura, reformas nas estações e implantação do sistema de bilhetagem eletrônica, os problemas ainda persistem. É frequente ver na mídia matérias que demonstram a realidade perversa por que passam os usuários de trens: atrasos constantes, avarias, acidentes, insegurança e violência nas estações e composições, por exemplo.

Em novembro de 2010, a Odebrecht TransPort, uma empresa da Organização Odebrecht com foco em mobilidade urbana, concessões rodoviárias, sistemas integrados de logística e aeroportos assumiu o controle acionário da SuperVia. Esta mudança aconteceu em um momento de grande importância para a cidade do Rio de Janeiro, que se prepara para receber dois eventos de porte internacional: a Copa do Mundo de 2014 e as Olimpíadas de 2016. No entanto, até o momento não se observa nenhuma mudança substancial que indique

que a nova administradora irá investir em melhorias que beneficiem os trabalhadores e usuários dos trens.

“Tendo como missão oferecer serviços de transporte de passageiros na RMRJ a preço compatível, com segurança, rapidez, confiabilidade e simpatia, a SuperVia encurta distâncias”. Este é o mote de apresentação da empresa (Disponível em <http://www.supervia.com.br/quemsomos.php>. Acesso em 21 de julho de 2011).

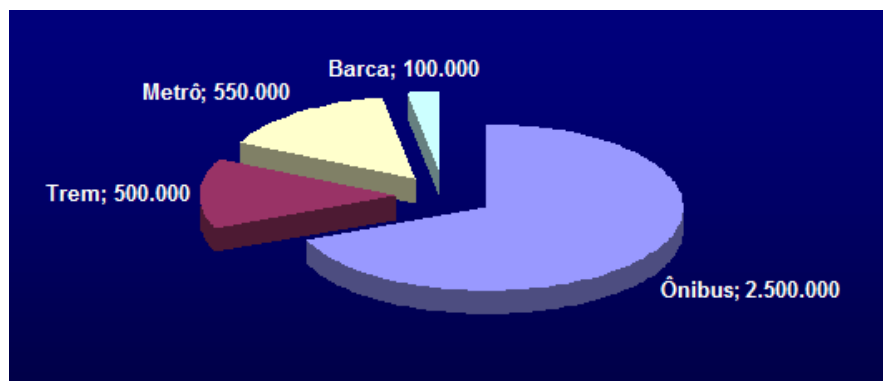
Diariamente, cerca de 500 mil pessoas deslocam-se para os destinos atendidos pela empresa, que possui 98 estações de trem e cinco estações de teleférico, distribuídas em 12 municípios do estado: Rio de Janeiro, Duque de Caxias, Nova Iguaçu, Nilópolis, Mesquita, Queimados, São João de Meriti, Belford Roxo, Japeri, Paracambi, Magé e Guapimirim.

Desde 8 de julho de 2011 a SuperVia opera o transporte de passageiros no Teleférico do Alemão, o primeiro transporte de massa por cabos do Brasil. O teleférico está integrado ao sistema de transporte ferroviário e tem seis estações: Bonsucesso, Adeus, Baiana, Alemão, Itararé/Alvorada e Palmeiras.

Não obstante o compromisso assumido em contrato com o Estado do Rio de Janeiro, o valor do bilhete para acesso aos trens é muito alto e alguns ramais operados pela concessionária estão em condições precárias, como é o caso de Saracuruna, Vila Inhomirim e Guapimirim. Destaca-se que estes trechos não haviam sido incorporados no “pacote” da concessão, inicialmente, por serem considerados ramais não lucrativos. Após grande pressão da população local, do sindicato dos ferroviários e de movimentos sociais, a Supervia foi levada a assumir estes trechos. Mas ainda estão em estado precário de funcionamento. Esses fatores penalizam a população usuária dos trens, formada por trabalhadores e estudantes, em sua grande maioria.

Acrescente-se à importância do transporte ferroviário para a RMRJ, que o desenvolvimento da mesma foi, fortemente, influenciado pelas facilidades resultantes da existência da malha ferroviária. Em decorrência disso, grande parte dos principais núcleos habitacionais da região desenvolveu-se no entorno das estações ferroviárias. Percebe-se que não foi aleatório o traçado da ferrovia. Ela teve um papel muito importante na formação do espaço geográfico da RMRJ. Todos os grandes centros populacionais e econômicos do Rio de Janeiro, com exceção dos bairros da Zona Sul e do eixo Barra-Jacarepaguá, cresceram ao longo da estrada de ferro. É o que demonstra a ilustração a seguir, o mapa do esquema das linhas compreendidas pelo sistema ferroviário de passageiros da RMRJ, à época da administração da Flumitrens:

Gráfico 1
Modais - Número de passageiros por dia



Fonte: SMT/RJ

Além disso, os investimentos feitos pela Supervia, que anuncia grandes somas e aquisição de composições modernas, rápidas e confortáveis, é bastante restrito, só atendendo alguns ramais. Fato que tem sido comentado pelos usuários ao referirem-se à “elitização” de tais ramais, denominado-os de “linha 1”, em analogia aos ramais do metrô. Os trens coreanos circulam apenas nos ramais mais lucrativos e as estações são “excelentes espaços de mídia”.

Sobre as tarifas

Nos cinco primeiros anos de concessão (novembro de 1998 a novembro de 2003) a tarifa dos trens operados pela Supervia sofreu um reajuste acumulado de 180%, embora o IGP-M acumulado no período fosse de cerca de 93%. No final de 2006, as tarifas foram novamente reajustadas de forma favorável à Supervia, tanto que equivaliam ao preço da passagem de um ônibus municipal à época, ou seja, R\$ 2,00, contrariando a orientação histórica de que os trens de subúrbio são mais baratos que os ônibus. Em 2012 saltou para R\$ 2,45. A tarifa do Metrô Rio foi a 2,80 na mesma época. A tarifa de ônibus custa, em média, R\$ 2,80. A situação, hoje, em relação às tarifas do transporte ferroviário é a seguinte:

Unitária R\$ 2,80
Trem + Metrô R\$ 4,20
Trem + Ônibus RJ R\$ 3,70
Trem Baixada (somente Bilhete Único) R\$ 4,40
(Fonte: http://www.supervia.com.br/tarifas_cartoes.php. Acesso em 14/04/2011).

Para o prefeito do Rio de Janeiro, Eduardo Paes (PMDB), o problema do alto preço dos transportes é que “não há uma política tarifária clara no Rio”. Para ele a adoção do “bilhete único” assume ares de solução milagrosa.

Questão de insegurança

Um problema grave apontado pelos usuários e facilmente observável nas viagens de trens é a questão da segurança. Das oito áreas apontadas como críticas pelas autoridades, cinco estão localizadas no interior das favelas de Vigário Geral, Manguinhos, Parada de Lucas, Senador Camará e Jacarezinho. As demais são Magalhães Bastos, Costa Barros e Barros Filho. Jacarezinho é considerada a mais perigosa. Lá, os traficantes armados são os únicos que “fazem a segurança do local”. A “boca-de-fumo”, muitas vezes, fica localizada ao lado da estação. Há risco para os passageiros, também, em virtude dos freqüentes tiroteios. O Governo do Estado do Rio de Janeiro, informou, ainda em 2007, que o tráfico nos trens seria reprimido pelo Batalhão de Polícia Ferroviária e por outros batalhões localizados nas regiões críticas. Uma das propostas feitas para enfrentar o problema foi o “caveirão sobre trilhos”, cujo projeto chegou a ser aprovado pelo Comando-Geral da Polícia Militar, tendo sido proposto que fosse financiado pela Supervia.

Atualmente, a Supervia desenvolve na área da estação do Jacarezinho um programa denominado “Resgate da Dignidade”, como parte de sua agenda de “Responsabilidade Social” e contribuição à redução da violência. Segundo a empresa, os programas de responsabilidade social que vem desenvolvendo constitui-se de “outras ações promovendo lazer, entretenimento, conhecimento e levando serviços para as estações e comunidades...” (Disponível em <http://www.supervia.com.br/responsabilidade1.php>. Acesso em 10/05/2011).

Figura nº 2
Os “projetos sociais” desenvolvidos pela Supervia:



No entanto, os problemas seguem sem solução. Mesmo com a determinação da 13ª Câmara Cível do Tribunal de Justiça editada em novembro de 200 e sob pena de multa diária de R\$ 300,00 a SuperVia continua com as escadas rolantes que dão acesso às estações de trem do Méier e de Madureira interditadas - o que vem causando transtorno aos usuários, como noticiou o jornalista Elio Gaspari em sua coluna no jornal O Globo (edição de 04/04/2011). Gaspari lembrou o fato de que a SuperVia se recusou a assinar um Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) e, segundo o Ministério Público Estadual, argumentou na ação que, para o correto funcionamento das escadas, seria necessária "uma mudança nos padrões culturais da população, reeducando-a a preservar o patrimônio público".

Alheios às questões judiciais, os usuários dos trens continuam sofrendo. Foi possível observar na estação do Méier, o comerciante aposentado Eurico Souza, de 79 anos, que penava para subir a escadaria que o levaria até a plataforma: "É muito cansativo. Tenho problemas de pressão alta". Em Madureira, a professora Maria Couto, de 39 anos, se arrastava agarrada ao corrimão da escadaria: "Tenho pinos na coluna e fico sem força e equilíbrio. Se a escada rolante estivesse funcionando, eu teria muito mais segurança" (Pesquisa de campo: observação participante, em 17/05/2011).

A concessionária informou que aguarda a chegada de peças de reposição para consertar e pôr novamente em funcionamento as escadas rolantes. A empresa alega que desde 2006, quando as escadas foram instaladas pelo governo do estado, já gastou, só na estação do Méier, cerca de R\$ 400 mil em reparos. A empresa alega, ainda, que, desde a instalação, as escadas rolantes tiveram que ser paralisadas para manutenção 130 vezes. Na maioria dos casos o equipamento, que fica na parte externa das estações, teria sofrido os efeitos das enchentes na cidade e, principalmente, de atos de vandalismo.

Em nota divulgada em 18/05/2011, a Agetransp informou que foi aberto um processo específico para apurar os problemas detectados na operacionalidade, funcionalidade e manutenção das escadas rolantes das estações ferroviárias. Ele será examinado pelo Conselho Diretor da agência. A próxima ilustração mostra a situação relata.

Figura nº 3
Escadas rolantes da SuperVia com defeito. Estação Madureira.
Na foto, o acesso a escada rolante fechado.



Fonte: Pesquisa de campo

Uma viagem de trem com um olhar mais atento mostra que o estado da via é péssimo em vários trechos, a sinalização é antiquada, os dormentes estão em péssimo estado em vários trechos e precisam ser trocados, há um vão enorme entre os trens e as plataformas em diversas estações, muitas estações estão em péssimo estado, com acesso dificultado e até mesmo as que foram recentemente reformadas (como o Méier e o Engenho de Dentro) estão com problemas, como escadas rolantes que não funcionam (e não há uma escada "normal" no local como opção), goteiras e alagamento quando chove (no Engenho de Dentro, na nova passarela de acesso, o piso é escorregadio quando seco, molhado então... Fora as goteiras no teto, as poças na frente da escada, não há banheiros e as pessoas urinam nas pontas das plataformas, há passarelas quase caindo, buracos no muro das vias, onde pessoas atravessam a linha livremente (e, em alguns pontos, tem até camelôs vendendo mercadorias nas vias do ramal Belford Roxo, isso sem citar a cracolândia no Jacarezinho), o abandono da estação Barão de Mauá (já que não interessava mais a concessionária) e o gargalo entre São Cristovão e a Central do Brasil. Enfim... Há muito o que fazer e o governo do estado tem que investir também já que, por contrato, ele é o responsável por melhorias no sistema, enquanto a

concessionário só opera e conserva o mesmo. As imagens a seguir ilustram a gravidade da situação descrita.

Figura nº 4
“Corredor da morte” – Jardim Catarina, Alcântara, RJ



Foto: Calos Latuff

Figura nº 5
Linha auxiliar Nova Iguaçu, RJ



Foto: Calos Latuff

Figura nº 6
Trens lotados partem de portas abertas, Deodoro, RJ



Foto: Calos Latuff

Importante destacar que o setor de transporte brasileiro é responsável por 2,5 milhões de empregos, que geram uma renda correspondente a 6,5% do PIB nacional (CNT, 2008). Para as regiões periféricas das grandes regiões metropolitanas, o trem é a única ou, no mínimo, a melhor opção de transporte. Diante dos dados apresentados, observa-se que o trem transporta valores econômicos, mas também sociais, como a educação, saúde e lazer, numa clara referência à deficiência das políticas públicas no Brasil.

Participação em eventos:

No período em que esteve envolvida com a pesquisa a aluna acompanhou a defesa de duas dissertações de mestrado, cujos temas versavam sobre a questão do trabalho. Ambas orientadas pela Profa. Inez Stampa:

- Mudanças no mundo do trabalho e a inserção do assistente social no mercado de trabalho em Manaus/AM, em 05 de abril de 2011.
- Vale quanto pesa? Reforma trabalhista no Brasil sob a mediação do valor-trabalho, em 13 de junho de 2011.

Acompanhar a defesa e o exame realizado pelas bancas foi uma experiência interessante, onde foi possível não só observar discussões sobre temas próximos à pesquisa em questão, como proporcionou a oportunidade de ter acesso a reflexões e opiniões de grande valia sobre o processo e procedimentos de pesquisa.

Conclusões

O estudo teórico vem permitindo uma maior compreensão sobre a questão da precarização do trabalho no Brasil, bem como discussões sobre políticas públicas, com ênfase para as mais recentes e, em particular, para as que tenham como objeto de estudo o problema da mobilidade nos grandes centros urbanos.

O contato com os problemas enfrentados pelos usuários, como, por exemplo, o aumento das tarifas, a falta de composições para atender alguns ramais, a questão da violência nas estações e bairros vizinhos à ferrovia, vem aproximando a aluna da realidade dos transportes de massa no Rio de Janeiro, além de ter proporcionado conhecimento a respeito do universo dos trabalhadores brasileiros, transcrevendo em seu diário de campo as observações e questionamentos que estão surgindo no processo de pesquisa. A partir, principalmente, da leitura e análise de material veiculado pela mídia a aluna pôde observar mais de perto a realidade perversa em que vivem os trabalhadores da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, em particular no que se refere ao aspecto de mobilidade e acesso a equipamentos públicos, o que está propiciando também reflexões sobre a elaboração e gestão de políticas públicas. No caso em questão, a implementação de políticas de transportes coletivos que possam se converter em benefícios para toda a população, de forma a deslocar seres humanos de forma econômica, rápida, confortável e saudável.

Referências

- 1 - ANTUNES, R. **O caracol e sua concha**. São Paulo: Boitempo, 2005.
- 3- BIONDI, A. **O Brasil privatizado**. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 1999.
- 4 – GRAMSCI, A. **Maquiavel, a política e o Estado moderno**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1984.
- 5 – JORNAL O DIA. Rio de Janeiro, de 2011.
- 6 – JORNAL O GLOBO. Rio de Janeiro, de 2011.
- 7 – JORNAL EXTRA. Rio de Janeiro, de 2011.

8- PEDREIRA, A. F. **Os recentes avanços da multimodalidade no Brasil**. Dissertação de mestrado. Departamento de Engenharia Industrial. Rio de Janeiro: PUC-Rio, 2006.

9 - STAMPA, Inez. T. **E agora companheiros? Os ferroviários do Rio de Janeiro e a reinvenção da política**. Tese de Doutorado. Rio de Janeiro: PUC-Rio/Departamento de Serviço Social, 2007