

TRANSPORTE FERROVIÁRIO URBANO EM QUESTÃO: POLÍTICAS PÚBLICAS ADOTADAS E CONSEQUÊNCIAS PARA OS TRABALHADORES DA REGIÃO METROPOLITANA DO RIO DE JANEIRO (RMRJ)

Aluno: Mauro Nascimento de Sousa

Orientadora: Inez Terezinha Stampa

Introdução

Este estudo teve início em novembro de 2012 e se inclui no projeto de pesquisa homônimo coordenado pela professora Inez Stampa. A partir da aproximação com o campo de pesquisa, feito por viagens diárias nos transportes urbanos, principalmente nos trens da SuperVia, foi possível constatar as deficiências do sistema de transporte de massa da RMRJ, com toda espécie de contratempo, expondo a situação caótica em que se encontra esse tipo de transporte, que ainda com todos os problemas continua sendo o mais rápido, mesmo com poucos investimentos e precária infraestrutura, reflexos de uma política que prioriza o transporte rodoviário, em particular o transporte individual, ou seja, o carro.

Com a proximidade dos eventos esportivos que ocorrerão no Brasil, em 2014 e 2016, existe a preocupação governamental para que haja a melhora do sistema de transportes, que não vem sendo tratada como política pública por parte do poder público, que tem tratado o transporte coletivo de massa com base em uma política privatista.

Para os megaeventos programados, estão previstas intervenções urbanísticas e estruturais com o objetivo de atender a demanda de turistas que chegarão para os Jogos da Copa do Mundo de 2014 e as Olimpíadas de 2016, sendo esse o principal motivo dos investimentos, quando deveriam acontecer de maneira regular e frequente, conforme a necessidade da população, que necessita, em sua maioria, de fazer viagens diárias quando precisa percorrer de dezenas de quilômetros, se deslocando principalmente da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, rumo à capital, onde estão localizados os principais postos de trabalho.

O que está em questão é: qual é o objetivo da política de transportes públicos que vem sendo implantada é para atender aos olhares estrangeiros ou favorecer a população? As esferas de governo consultam a população sobre qual é o melhor meio de transporte? E os outros modais de transporte, como são tratados? Com os últimos movimentos contestatórios que reivindicam, dentre outras pautas, a redução das tarifas de ônibus, observa-se o

crecente descontentamento da população usuária de transportes públicos com a política adotada para o setor.

Metodologia

Para entender a política de transportes adotada pelos governos ao longo dos anos e o que essa política vem acarretando no tocante à mobilidade social num grande centro urbano com a RMRJ, foram adotados alguns procedimentos de pesquisa, entre eles a leitura de bibliografia específica, análise de documentos, registros em diário de campo, entrevistas com usuários de trens, além de pesquisa na Internet (vídeos, matérias jornalísticas etc.), com o intuito de compreender os processos que desenharam o cenário do transporte público na RMRJ. Tendo em vista a importância que tem o transporte sobre trilhos para a mobilidade na região, o estudo enfocou o mesmo.

O material analisado remete ao processo de privatização que ocorreu no Brasil, suas características e a política anti-Estado que foi instaurada para que a população, de modo geral, não questionasse as medidas que o governo federal aplicava para privatizar grande parte das empresas brasileiras, muitas de grande importância econômica e estratégica. A criação do Programa Nacional de Desestatização – PND no começo dos anos 1990 e sua gestão pelo BNDES (Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social) - período de maior privatização no Brasil, entre os governos Collor de Mello e Fernando Henrique Cardoso, foram estudados mais de perto. Promessas de investimentos das corporações estrangeiras que se tornaram concessionárias dos serviços públicos, como o transporte de passageiros, mas que deixaram de ser cumpridas, assim como fusões mal planejadas, foram observadas.

Com este estudo foi possível conhecer as várias fases por que passou a rede ferroviária brasileira urbana, em especial as linhas que atendem ao Rio de Janeiro e adjacências, desde a Rede Ferroviária Federal S.A. RFFSA, a CBTU – Companhia Brasileira de Trens Urbanos e, em particular, a que herdou do governo federal os serviços na RMRJ – a Flumitrens, até a sua privatização em 1998. Outros serviços de transportes, antes estatais, como o Metrô e a Companhia de Barcas da Baía de Guanabara – CONERJ, foram concedidos para empresas privadas, mas que carecem de investimentos, segundo o modelo de privatização a que estão submetidos.

Para os trabalhadores, a privatização do sistema de transporte ferroviário, além da precariedade dos serviços oferecidos, trouxe vários problemas, entre eles, demissões, o

Programa de Demissão Voluntária – PDV (que deixou muitos trabalhadores sem condições de suprir a sua própria sobrevivência e da sua família) e as consequências da diminuição do quadro de funcionários nas empresas concessionárias: acidentes graves, atrasos frequentes, diminuição dos salários, aumento de passagem etc. Soma-se a tudo isso uma regulação ineficiente por parte do Estado e temos o resultado do que se observa hoje no setor ferroviário no Rio de Janeiro. Além disso, após as privatizações, variadas formas de trabalho surgiram na ferrovia, outrora composta por servidores públicos. Como formas de exploração máxima do trabalho, podemos destacar os sistemas de terceirização e subcontratação e o emprego de trabalhadores já aposentados, além do crescente número de vendedores ambulantes.

A pesquisa vem revelando que os interesses privados exercem grande pressão sobre a condução da política de transportes na RMRJ, como em outros grandes centros urbanos, temas que ajudam a entender o atual cenário político e social, principalmente no Estado do Rio de Janeiro. A gestão imposta pela iniciativa privada, no caso pela SuperVia, concessionária que gere o serviço de transporte ferroviário de passageiros na RMRJ, afeta todos os trabalhadores que precisam da ferrovia, implicando na qualidade de vida dos usuários da rede. Diariamente ocorrem transtornos que afetam diretamente o usuário, como descarrilamentos, superlotação, segregação de determinados ramais, correria para conseguir lugar nas composições, entre outros descasos.

A aproximação com o campo empírico da pesquisa sobre o transporte ferroviário urbano começou através de viagens diárias e a observação da rotina dos usuários desse meio de transporte, as deficiências encontradas diariamente, como superlotação, atrasos constantes, descarrilamento, são alguns dos transtornos que os passageiros, em sua maioria constituída de trabalhadores, enfrentam no seu cotidiano.

Foi ainda observado que, mesmo na segunda década do século XXI, os transportes de massa são tratados como transporte de segunda classe, não tendo o reconhecimento merecido por parte das autoridades. Em todos os meios de transportes urbanos da Região Metropolitana do Rio de Janeiro o que se constata é um transporte deficiente, sem integração e que não atende toda a população, seus horários são restritos, privando a população do lazer nos finais de semana na capital fluminense, uma forma velada de restringir o acesso desses usuários à cultura, pois outros meios de transportes também agem dessa forma.

A situação do transporte público no Rio de Janeiro

Para melhor compreendermos a atual situação dos meios de transportes de massa do Estado do Rio de Janeiro, precisamos investigar na história e observar o sucateamento dos transportes no Brasil, em especial o transporte ferroviário, desde o transporte ferroviário de carga ao transporte ferroviário de passageiros das cidades e interestadual.

Em 1958 a malha ferroviária brasileira alcançou sua extensão máxima com um total de 37.967 km. Entretanto, incentivada pelo *slogan* “governar é abrir estradas” de Washington Luís, então candidato a governador de São Paulo, em 1920, e depois pela promoção da indústria automobilística por Juscelino Kubitschek, em 1959, iniciou-se um favoritismo pelas rodovias. A partir desse ponto, o desenvolvimento rodoviário ocorreu de forma acelerada, em detrimento das ferrovias, tanto de carga quanto urbana.

Na década de 1990, os investimentos em infraestrutura de transporte eram muito reduzidos e as ferrovias estavam em uma situação insustentável. O governo federal sentiu-se sem condições financeiras de continuar financiando os investimentos do setor de transportes e colocou em prática ações voltadas para a delegação de infraestrutura e serviços públicos de transporte a estados, municípios e, principalmente, à iniciativa privada.

Com a crise ferroviária em vista, o governo federal afastou os transportes urbanos da RFFSA, mantendo-a responsável apenas pelo transporte de cargas. Foi criada a Companhia Brasileira de Transporte Urbano (CBTU) que foi recebendo, aos poucos, todo o transporte de passageiros. Essa iniciativa facilitou a obtenção dos transportes ferroviários, principalmente o urbano, pela iniciativa privada.

Atualmente, o sistema ferroviário brasileiro tem 29.706 km de extensão distribuídos pelas Regiões Sul, Sudeste, Nordeste e parte da Centro-Oeste e Norte. Desse total, 28.840 km foram concedidos para a iniciativa privada, o que equivale a praticamente 97% do sistema. Essa malha pode ser visualizada no mapa ferroviário brasileiro, apresentado na ilustração a seguir.

Ilustração 1 Mapa ferroviário do Brasil



Fonte: Confederação Nacional do Transporte. Disponível em: <http://www.sistemacnt.org.br/informacoes/pesquisas/atlas/2006/arquivos/pdf/Mapa_Ferrovionario.pdf>. Acesso em 14 jan. 2013.

O transporte de massa, especialmente o ferroviário, nunca foi uma prioridade para os recentes governantes do Estado do Rio de Janeiro (refiro-me aos governos a partir de meados da década de 1980 até os dias atuais), com a alegação de que parte da rede ferroviária, por ser de bitola diferente (de 1,00 m, quando os trens modernos necessitam de bitola de 1,60 m), alguns trechos foram simplesmente extintos, ou ficando apenas com o transporte de cargas.

A RMRJ, para ser mais específico, a Baixada Fluminense, foi quem mais sofreu com a desativação de trechos ferroviários, como, por exemplo, o extinto ramal Rio d'Ouro que, em sua melhor fase, servia diversos subúrbios da região, como o Engenho da Rainha, Inhaúma, Irajá, Vicente de Carvalho e Pavuna, além de diversas localidades da Baixada Fluminense, como Belford Roxo, Areia Branca, etc. Com a desativação de suas linhas, ocorrida no começo da década de 70, a maior parte do seu leito foi utilizada para a implantação da Linha 2 do Metrô que, gradativamente, foi se expandindo até atingir, em 1998, a sua atual estação final, Pavuna, e em cujo percurso existem, entre outras, as estações de Del Castilho, Inhaúma, Engenho da Rainha, Vicente de Carvalho, Irajá, Colégio e Coelho Neto. O mapa a seguir ilustra o antigo traçado da ferrovia na RMRJ, com o extinto ramal Rio d'Ouro.

Ilustração2 Mapa do Sistema Suburbano do Rio, com destaque para a linha da antiga Rio d'Ouro



Fonte: Mapa publicado no Catálogo do Centro de Preservação Ferroviária do Rio de Janeiro/Engenho de Dentro/1983/Preserve/RFFSA.

Com isso, a população desse bairros, que contava com serviços ferroviários, que historicamente sempre foi mais barato do que o transporte rodoviário e chegava mais perto

dos locais de moradia dessa população, esses trabalhadores ficaram a mercê das empresas de ônibus, que muitas vezes operam com o horário favorável a elas e não aos passageiros, e da especulação, com passagens que não condizem com a renda dos habitantes locais. A passagem, em média, para pessoas que moram na Baixada Fluminense e que precisam chegar ao centro do Rio de Janeiro, custa em torno de R\$ 6,00, o que equivale a quase 1% do salário mínimo por uma passagem. O trabalhador de baixa renda gasta boa parte do seu dinheiro em transporte. A imagem a seguir demonstra a indignação da população com esta situação.

Ilustração 3
Protesto preço passagens (junho de 2013)



Foto: Ramiro Furquim Sul 21

A falta de planejamento em transportes, ou a priorização de determinados meios de transportes no Estado do Rio de Janeiro é tamanha. O transporte rodoviário, melhor dizendo o carro e a elite sempre foram priorizados, como podemos constatar no projeto de construção da Ponte Presidente Costa e Silva, a Ponte Rio – Niterói, inaugurada em 1974 que, naquela época, ligaria duas capitais estaduais. O projeto não incluiu uma passagem para a ferrovia, como acontece em muitos lugares com geografia parecida, com uma baía separando dois pontos urbanos importantes como, por exemplo, a Ponte Golden Gate em São Francisco, Califórnia, EUA, na qual, além de carros, passa a ferrovia.

Um mapa da Secretaria Estadual de Transportes Urbanos do Rio de Janeiro, do ano de 1984, mostra como era extensa a Rede Ferroviária Federal, cobrindo praticamente toda a Região Metropolitana, de Itaguaí a Itaboraí e permite visualizar a importância da ligação entre o centro da cidade do Rio de Janeiro com Niterói por meio da ferrovia. Esse ainda é um grave problema enfrentado pelos que não possuem automóvel e/ou residem em locais distantes do centro de Niterói (o ramal Guapimirim não entrou na concessão dos serviços geridos pela SuperVia, o que denota a falta de interesse comercial por ser uma região pobre, mas precariamente provida, inclusive, de ônibus).

Ilustração 4 Linhas que atendem ao transporte de massa da RMRJ

Extensão das linhas: 432 km, sendo 240 km em bitola de 1,60 m e 192 km em bitola de 1,00 m



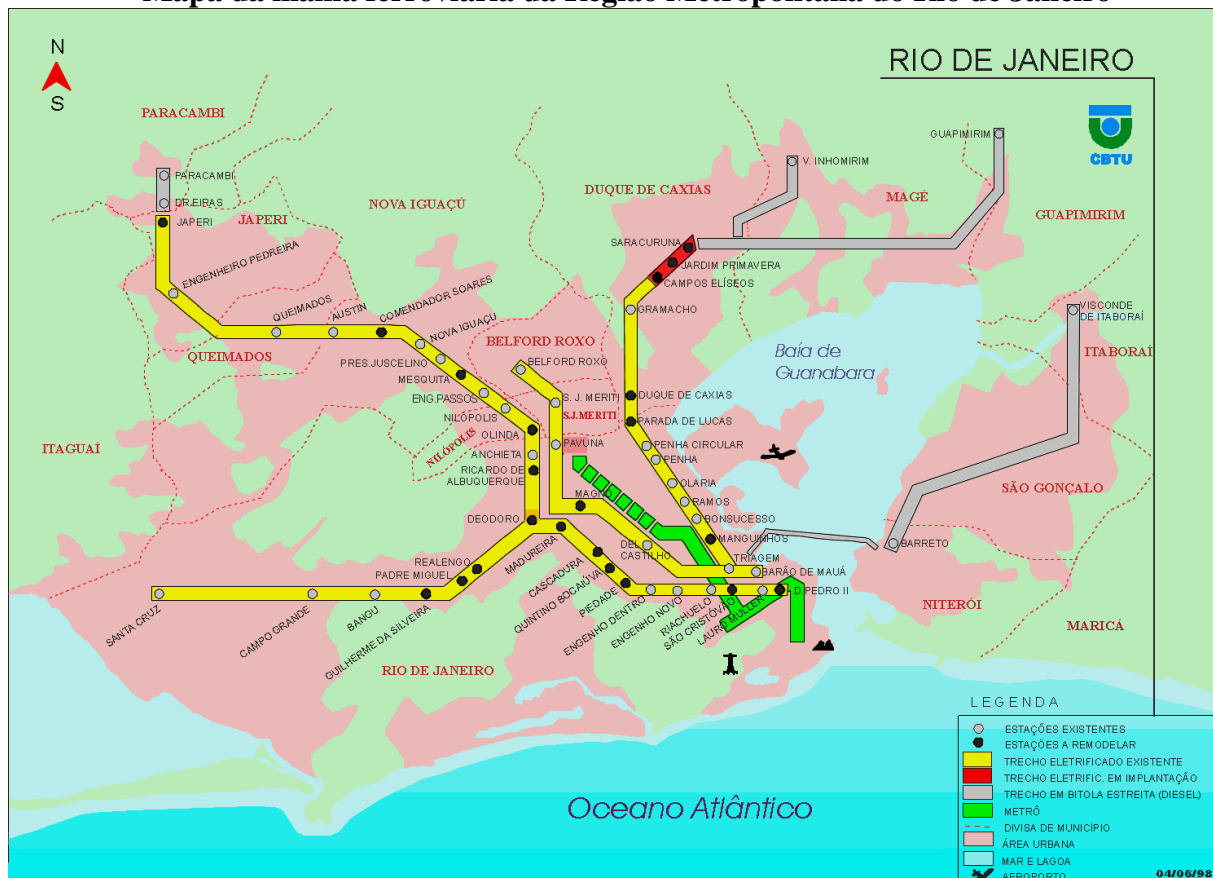
Fonte: STU, 1984. Disponível em: <<http://vico.brazilia.jor.br/RFFSA/regionais/1984-ferrovia-RFFSA-mapa-trilhos-STU-RJ-Trens-Urbanos-Rio-Janeiro.shtml>>. Acesso em: 2 jul. 2013.

Não obstante o valor do bilhete para acesso aos trens ser também muito alto (R\$ 2,90 depois dos protestos populares de junho de 2013) e alguns ramais operados pela SuperVia estarem 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.

Ilustração 5
Mapa da malha ferroviária da Região Metropolitana do Rio de Janeiro

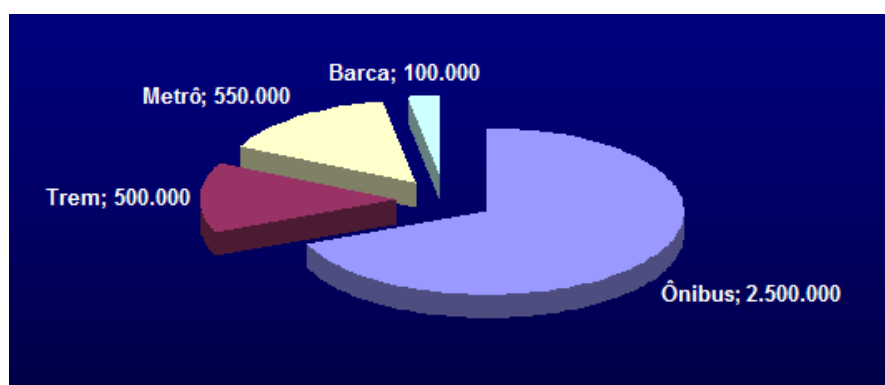


Fonte: CBTU, 1998.

Não obstante, a SuperVia transporta 450 mil passageiros por dia. A Rede Ferroviária Federal S.A.-RFFSA, extinta em 2007, embora contasse com menos tecnologia, chegou a

transportar, no auge de sua administração (década de 1980), cerca de 1.100.000 passageiros por dia, ou seja, mais do que o dobro. O gráfico a seguir, com dados referentes ao transporte coletivo na RMRJ do Rio de Janeiro, em 2012, demonstra bem a realidade da falta de integração entre os modais e como o transporte rodoviário, mais caro e mais poluente, embora seja o mais oferecido, ainda é o mais utilizado.

Ilustração 6
Modais - número de passageiros por dia



Fonte: SMT/RJ, 2012.

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, denominando-os de “linha 1”, em analogia aos ramais do metrô. Os trens coreanos circulam apenas nos ramais mais lucrativos, e só recentemente começaram a circular nos ramais Japeri e Santa Cruz.

Na mesma linha de raciocínio, podemos situar a situação atual do transporte metroviário na RMRJ. O Metrô do Rio de Janeiro, com as estações superlotadas, mesmo com o intervalo entre as composições em torno dos 6 minutos, não comporta o fluxo de passageiros. O que se observa são situações semelhantes às que ocorrem diariamente nos trens da SuperVia: a invasão dos trens em busca de lugares, com frequente empurra-empurra e pessoas amontoadas para conseguir chegar ao trabalho, e depois para chegar em casa, nessa rotina estressante e desgastante, que o trabalhador precisa enfrentar cotidianamente.

Ilustração 7 **Estação do Metrô Rio em horário de pico**



Foto: pesquisa de campo, junho de 2013.

Recentemente o transporte ferroviário voltou a receber investimentos do governo federal, por meio do Plano de Revitalização das Ferrovias, composto por quatro programas:

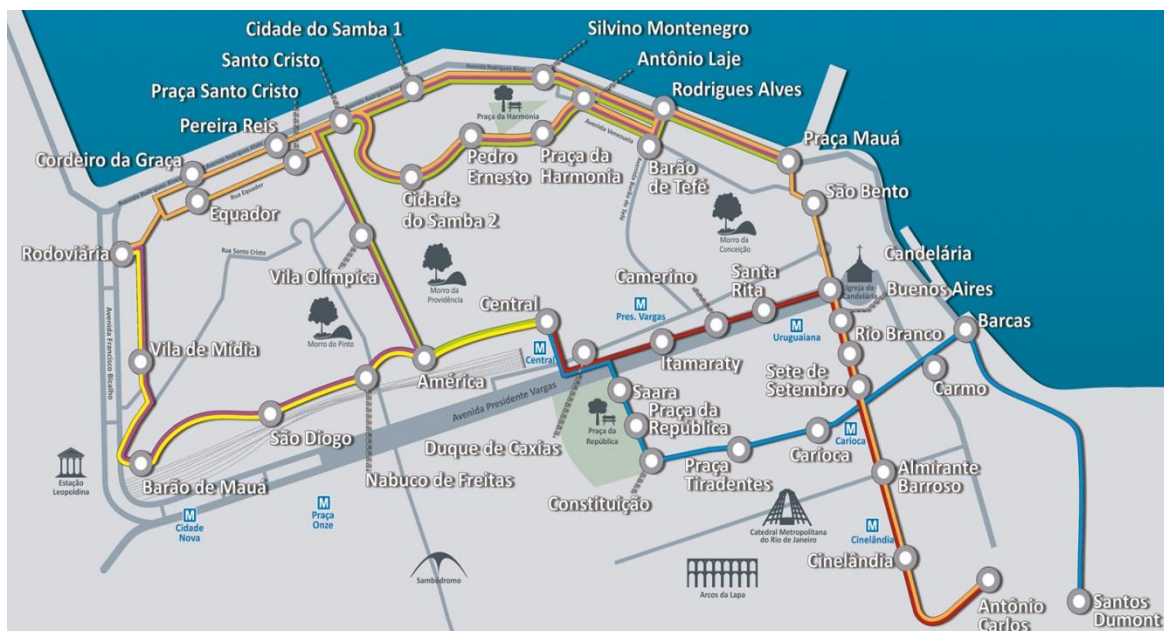
- a) Programa de Integração e Adequação Operacional das Ferrovias;
- b) Programa de Ampliação da Capacidade dos Corredores de Transportes;
- c) Programa de Expansão e Modernização da Malha Ferroviária; e
- d) Programa de Resgate do Transporte Ferroviário de Passageiros.

Para o presente estudo, merece destaque o Programa de Resgate do Transporte Ferroviário de Passageiros, instituído com a finalidade de criar condições para o retorno do transporte de passageiros às ferrovias, promovendo o atendimento regional, social e turístico, onde viável, e a geração de emprego e renda.

O Programa prevê intervenções para a implantação de trens modernos, do tipo VLT, para ligações regionais e interestaduais, especialmente entre cidades que apresentem alta concentração populacional. Com base nesse programa, a organização dos Jogos Olímpicos do Rio de Janeiro e o Governo do Estado do Rio de Janeiro, em parceria com a Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro, junto com o Governo Federal, firmaram o compromisso de

implantar a rede de VLT no centro do Rio de Janeiro¹, integrando outros meios de transportes, conforme demonstra a imagem abaixo:

Ilustração 8
As 6 linhas do VLT carioca



Fonte: <http://portomaravilha.com.br/conteudo/vlt_22_03.aspx>. Acesso em 26 fev. 2013.

Entretanto, como podemos observar no trajeto planejado, esse novo meio de transporte servirá principalmente para fins turísticos, pois o seu traçado abrange o futuro Porto Maravilha. A revitalização da antiga Zona do Porto do Rio de Janeiro, com a demolição do Viaduto da Perimetral, se tornará uma área turística de desembarque de navios transatlânticos, e atualmente palco de especulação imobiliária. Esse meio de transporte seria melhor aproveitado se fosse implementado no lugar dos BRTs², que circulam em faixa exclusiva para ônibus, pois o VLT é uma espécie de trem de superfície e comporta mais de

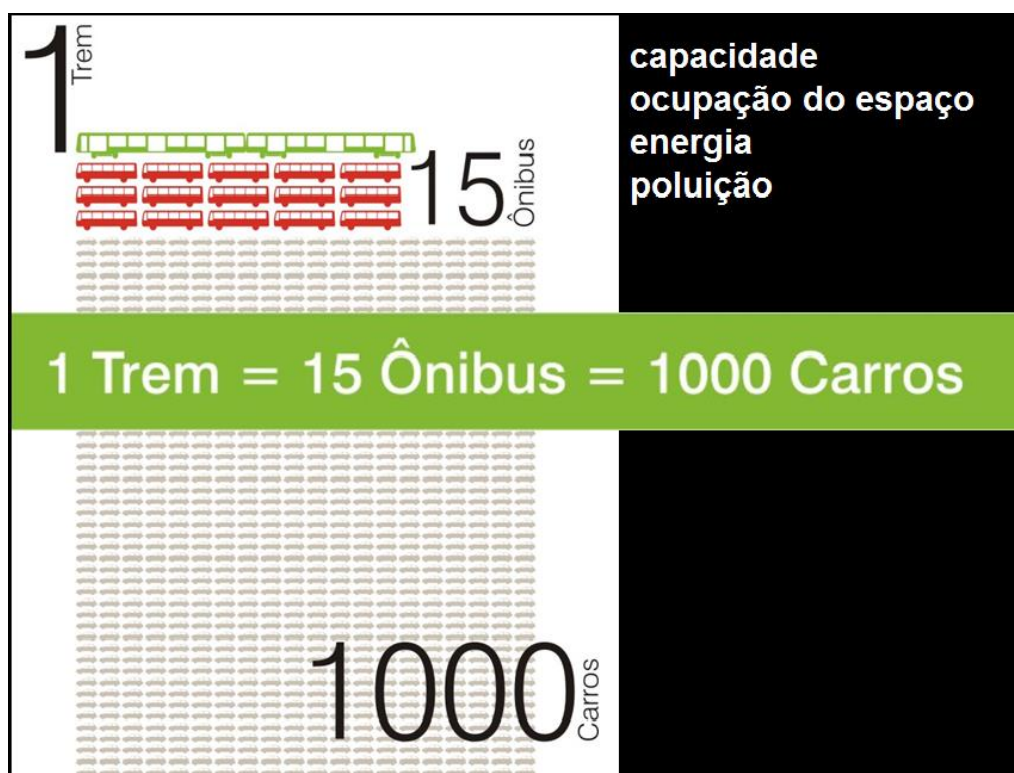
¹ VLT do Rio de Janeiro é uma rede de veículos leves sobre trilhos que está sendo construída no centro e zona portuária do Rio de Janeiro. O projeto faz parte do processo de revitalização do Porto do Rio, o Porto Maravilha. Será o primeiro do mundo a não utilizar cabos aéreos. O VLT se dará por meio de um sistema único que consiste na combinação de um terceiro trilho, localizado nas paradas e em certos trechos da linha, e utilizará a energia produzida em cada frenagem que, armazenada, poderá impulsionar os trens do sistema. Tal sistema alimentador gerará segurança e principalmente mais economia. A prefeitura realizou no dia 9 de julho de 2012 o processo de abertura da licitação sobre o projeto do VLT através da consulta pública ao edital, onde ganhou o consórcio formado pela CCR e Invepa Fonte: “VLT da Zona Portuária começa a circular na Copa”. Disponível em: <www.oglobo.com>. Acesso em 26 de fev. 2013.

²² *Bus Rapid Transit* (BRT), no sentido literal: "trânsito rápido de autocarros/ônibus") é um modelo de transporte público que busca combinar, rapidez e confiabilidade (segurança e pontualidade) do transporte sobre trilhos com a flexibilidade do transporte por ônibus, utilizando faixas de circulação exclusivas, estações e ônibus de alta qualidade, integrado aos demais modais de transporte (sobretudo metrô, trens e VLT).

1.000 passageiros por viagem, enquanto o BRT, entre 100 e 180, já que sua característica é de um ônibus articulado.

É importante ressaltar, ao tratar sobre políticas públicas de transporte coletivo de massa, que a capacidade de transporte de passageiros sobre trilhos é muito mais econômica, consome muito menos energia, ocupa muito menos espaço e polui bem menos que os ônibus. É o que demonstra a figura a seguir:

Ilustração 9
Transporte público: sustentabilidade



Fonte: A cidade nos trilhos, CBTU, 2005.

Os BRTs que estão sendo feitos para os Jogos Olímpicos de 2016, com o objetivo de melhorar os sistemas de transportes, são anunciados pelos governos estadual e municipal, como capazes de favorecer os meios de transportes rodoviários, com o discurso de ser um meio de locomoção eficiente. No entanto, tal discurso pode ludibriar a população com a propaganda que este meio de transporte será mais econômico e menos poluente, pois esses corredores viários privilegiam aqueles que possuem seu próprio meio de transporte, ou seja, o carro, porque esses corredores têm duas pistas de cada lado, com os ônibus articulados no centro.

Esse sistema de transporte frequentemente tem sido noticiado com acidentes fatais, em locais onde já foi implantado, como os corredores ligando a Barra da Tijuca à Santa Cruz, na Zona Oeste do Rio de Janeiro, sendo que nessa região a população quase não transita a pé, ao contrário do que acontece no trecho entre Madureira-Penha, onde estão localizados bairros com Vaz Lobo, Vicente de Carvalho, Vila da Penha. Assim, essa via expressa pode se tornar um local bastante perigoso.

Outra possível questão que existe por trás da implantação dos BRTs é que esses corredores viários têm como principal objetivo substituir os projetos de expansão do Metrô do Rio de Janeiro, favorecendo as empresas que já atuam no transporte por ônibus, através de consórcios, que a atual prefeitura do Rio de Janeiro prefere chamar de Interzonas, ou seja, cada empresa que operava individualmente passou a fazer parte de um consórcio para operar em determinada Zona da cidade. No atual governo do prefeito Eduardo Paes as empresas que operavam nos itinerários da Zona Oeste, por exemplo, passaram a fazer parte da Interoeste, e assim sucessivamente.

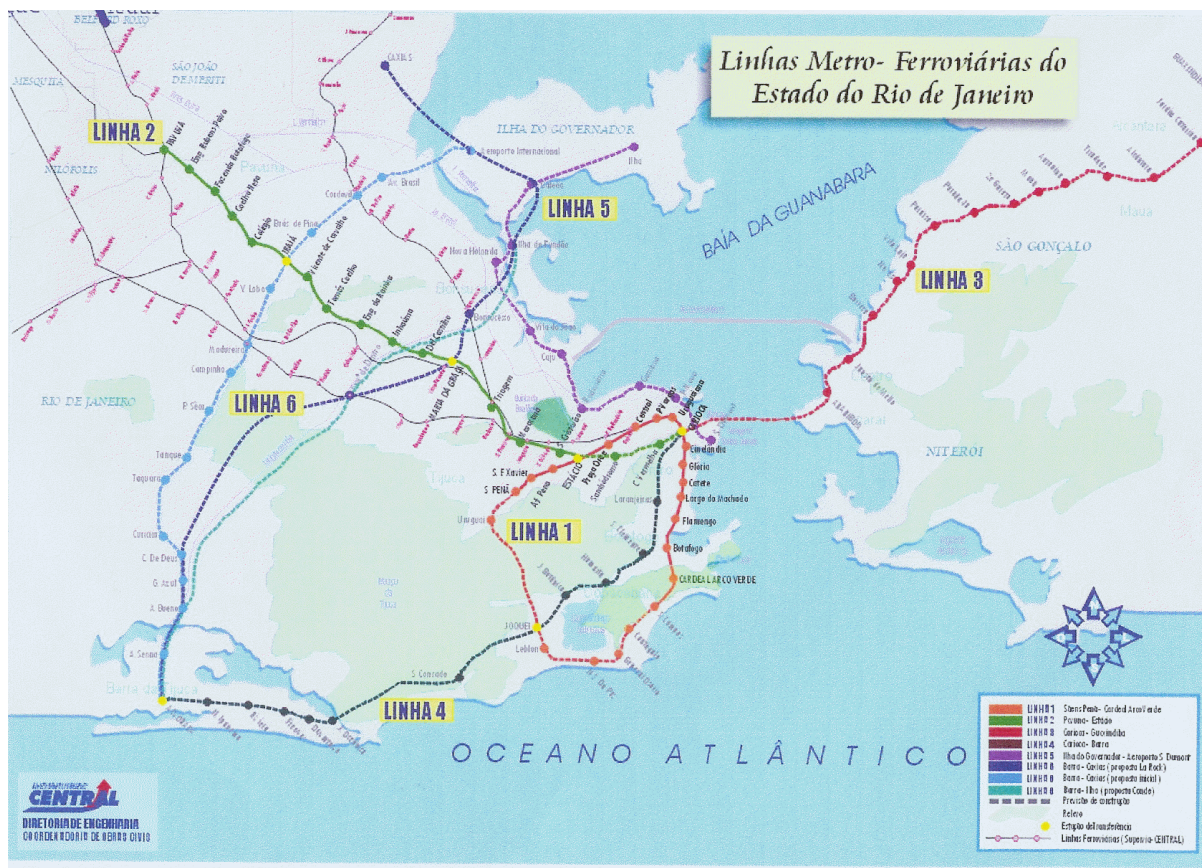
Mapas de antigos projetos comprovam essa assertiva, conforme foi planejado no projeto elaborado para a expansão do transporte metro-ferroviário (linhas 1 a 6) para a RMRJ. Mesmo que a maior parte dessa extensão fosse sugerida como metrô de superfície, como ocorre em grande parte da Linha 2, pois o que encarece a execução do metrô é a perfuração do solo e as desapropriações necessárias em alguns locais. No entanto, a construção dos corredores viários também requer a desapropriação, e em muitos locais ela ocorre em larga escala.

Em recente entrevista concedida à Mídia Ninja³, em 19 de julho do corrente ano, o prefeito Eduardo Paes afirmou que todos reconhecem que a solução ideal para o transporte coletivo é a ampliação do metrô. No entanto, indica que esta ampliação tem um custo muito alto e que o Rio de Janeiro não possui recursos para tanto. Por essa razão, a solução encontrada foi o BRT.

É possível observar na ilustração a seguir, que traz mapa elaborado pela Companhia Estadual de Engenharia de Transportes e Logística (Central), que a região ficaria bem integrada. No entanto, razões políticas e econômicas não viabilizam (ou ainda não viabilizaram) a execução do planejamento, que favoreceria muito a população da RMRJ.

³ Disponível em: <<http://www.youtube.com/watch?v=ansb4drmgQU>>. Acesso em 20 de jul. 2013.

Ilustração 10 Linhas metro-ferroviárias do Estado do Rio de Janeiro



Fonte: <www.central.rj.gov.br>. Acesso em 15 mai. 2013.

A opção tem sido por outros modelos, conforme buscamos demonstrar. Nesse sentido, a TransCarioca, vem sendo anunciada como um importante sistema de transporte público metropolitano de BRT da cidade do Rio de Janeiro, que ligará a Barra da Tijuca ao Aeroporto Internacional Tom Jobim, fazendo parte do pacote de obras proposto pela prefeitura para melhorar o transporte público da cidade para os megaeventos de 2014 e 2016.

De acordo com o Cidade Olímpica⁴, a TransCarioca será o primeiro corredor de alta capacidade a cortar transversalmente a cidade, interligando Barra da Tijuca, Curicica, Ilha do Governador, Taquara, Tanque, Praça Seca, Campinho, Madureira, Vaz Lobo, Vicente de Carvalho, Vila da Penha, Penha, Olaria e Ramos. Cerca de 440 mil passageiros serão

⁴ Cidade Olímpica ou Empresa Olímpica Municipal é um órgão da Prefeitura do Rio de Janeiro que coordena a execução dos projetos e atividades municipais relacionados aos Jogos Olímpicos e Paraolímpicos de 2016. Disponível em: <<http://www.cidadeolimpica.com.br/empresaolimpica/>> e em: <<http://www.cidadeolimpica.com.br/projetos/transcarioca/>>. Acesso em 10 jun. 2013.

beneficiados diariamente, além de contar com um transporte equipado com ar-condicionado e capacidade para transportar 160 passageiros⁵.

Ilustração 11 Traçado da TransCarioca



Fonte: Plano Diretor de Transporte e Tráfego para o Rio de Janeiro para a Copa do Mundo FIFA 2014, nov. 2011.

O traçado da TransCarioca equivale, quase com exatidão, ao traçado do projeto da Linha 6 do Metrô, fazendo suspeitar que trata-se de mais um favorecimento ao transporte rodoviário, sendo que esse tipo de transporte não atende a um fluxo de passageiros/hora suficiente para ser considerado o ideal.

O mais grave ocorre com a expansão da Linha 4 do Metrô Rio, proposta pelo Governo do Estado e com a Prefeitura da cidade estando de pleno acordo. O trajeto atual desrespeita o antigo projeto, pois o antigo saía da Estação Carioca, via Laranjeiras, passando

⁵ Idem.

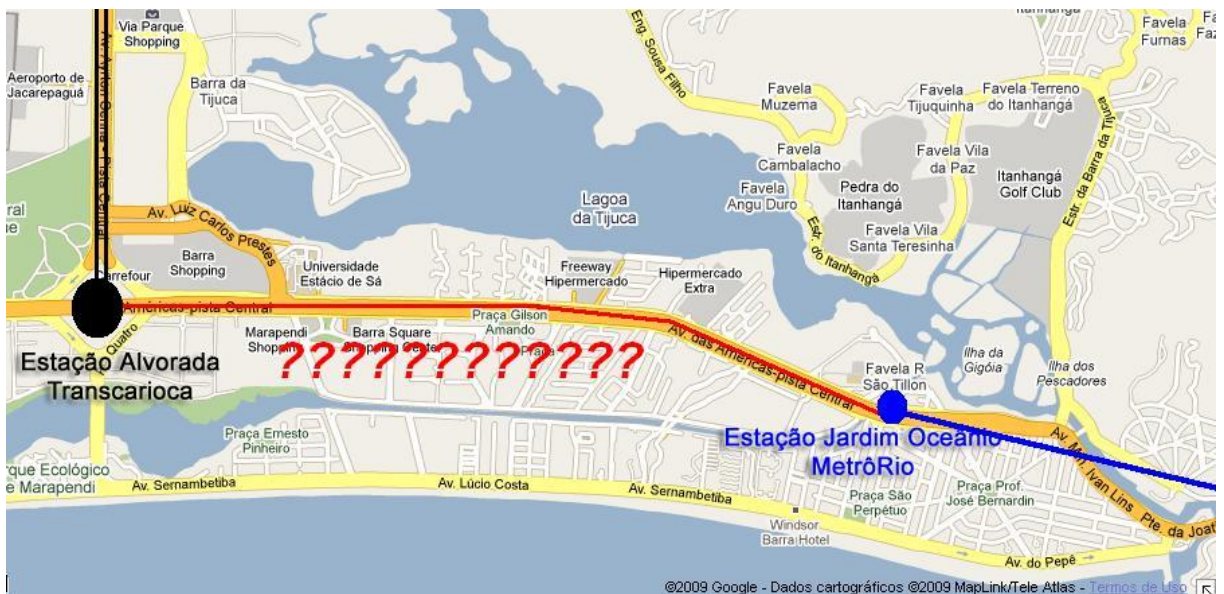
pelo Jardim Botânico, mas já tinha sido alterado anteriormente. Outro projeto previa que a Linha 4 saísse de Botafogo, passando pelo Humaitá, mas continuaria passando pelo Jardim Botânico, em direção à Barra da Tijuca.

O atual projeto é uma continuação da Linha 1 (Saens Peña-Cardeal Arcoverde), que já está com problemas de superlotação e, mesmo assim, não alcançará o Terminal Alvorada como previa o antigo projeto, ficando no Jardim Oceânico, a quem esse projeto vai favorecer, se o BRT TransCarioca começar no Terminal Alvorada. Os governos estadual e municipal ainda não têm uma resposta para essa questão.

A solução ainda está sendo discutida, mas o que está claro é que não existe um planejamento para transporte de massa para atender a população que necessita dele, como, por exemplo, privilegiar a Linha 4 (Carioca-Barra da Tijuca), que liga dois bairros que estão entre os mais ricos do Rio de Janeiro, em detrimento da Linha 6 (Caxias-Barra da Tijuca), que ligaria uma região com um fluxo muito maior de passageiros, principalmente de trabalhadores vindos da Baixada Fluminense, pois essa linha faria a conexão com os trens da SuperVia, com a Linha 2 (Pavuna-Estácio) e com a Avenida Brasil, o que significa que o atual governo privilegia o atendimento a áreas mais ricas da cidade. No mapa abaixo podemos observar como essa questão é complexa.

Ilustração 12

Destaque de mapa da Barra da Tijuca – ausência de conexão entre a linha 4 e a TansCarioca

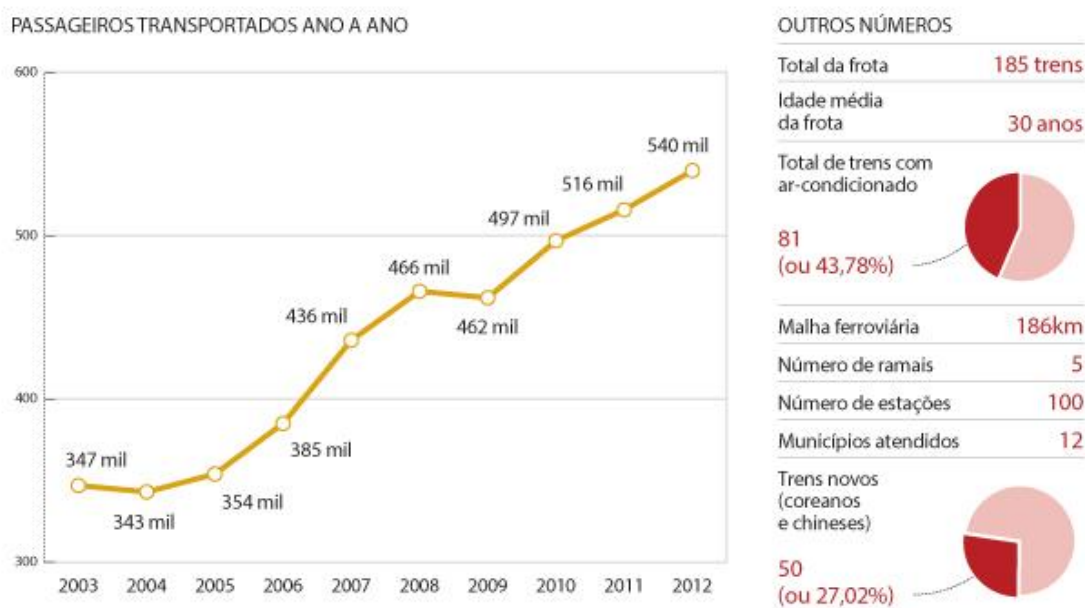


Fonte: <www.skyscrapercity.com>. Acesso em 25 de jun. 2013.

Observa-se que os programas de governos para os meios de transportes, planejados desde o final do século XX, mais especificamente em meados da década de 1990, e com a promessa de melhoria com a privatização, ainda não ocorreu de maneira efetiva nesta segunda década do século XXI e isso acarreta grande problema para a vida e a saúde do trabalhador, principalmente àqueles moradores de regiões mais carentes como a Baixada Fluminense.

Reportagens recentes dos principais jornais do Estado do Rio de Janeiro noticiam a atual situação dos meios de transportes urbanos, principalmente o ferroviário. Mesmo sendo o meio de transporte mais usado pela classe trabalhadora, é o meio de transporte menos valorizado por parte dos investimentos públicos, com a falta de manutenção na rede ferroviária, o que causa atrasos diários, assim como acidentes, com bastante frequência. Os números de uma pesquisa feita por um jornal de grande circulação no Estado demonstra esse cenário:

Ilustração 13 Situação da frota de trens da SuperVia março de 2013)



Fonte: O Globo, 19/03/2013.

A reportagem indica que mesmo depois de 15 anos de concessão do sistema ferroviário metropolitano à iniciativa privada, as 540 mil pessoas que usam os trens diariamente estão longe de um transporte de primeira linha. O intervalo de partida dos trens

varia de 10 a 27 minutos. Plataformas abarrotadas de gente, composições com avarias nas portas, policiais tentando apartar brigas, uma lista extensa de problemas.

Em 1998, quando o sistema de trens foi concedido à iniciativa privada, o consórcio vencedor prometeu equipar todas as composições com ar-condicionado até o ano 2000. Quinze anos depois, 81 trens (ou 43,7% da frota de 185) têm o equipamento. E 49 composições que ainda cortam os subúrbios são “senhoras” de 59 anos. Na avaliação do presidente do Instituto de Arquitetos do Brasil (IAB-RJ), Sérgio Magalhães, os tímidos avanços nos últimos anos podem ser explicados pela falta de investimentos. Ele lembra que em 1975, no governo Geisel, os trens transportavam 1,5 milhão de pessoas por dia. Isso quando a cidade tinha a metade da população. Para ele, investem-se quatro vezes menos do que em São Paulo. Há mais de dez anos está na mesa da concessionária uma proposta de transformar em metrô o trecho Central-Deodoro, com intervalos de quatro minutos (O Globo, 19/03/2013).

Se o sistema de trens do Rio tem alguns números superlativos — são 100 estações em cinco ramais que totalizam 186 quilômetros de trilhos —, em conforto e qualidade a matemática joga contra. Apenas 10% das estações têm banheiro, ou seja, dez estações são dotadas de banheiros. Cobertura, escadas rolantes e bancos são artigos de luxo. Correm atualmente no Ministério Público 11 inquéritos que apuram irregularidades no serviço da SuperVia, como falta de agentes nas estações ferroviárias e erros na cobrança de bilhetes. Há um caso que ilustra o desperdício: inaugurada em 2000, a estação Walmart, em Pilares, nunca funcionou e já está em “petição de miséria”.

No ramal de Saracuruna, estações chamam a atenção pelo enorme vão entre as plataformas e as composições, o que é cruel para idosos e cadeirantes. O urbanista Marat Troina, especialista em mobilidade urbana, aponta três gargalos do sistema: as dificuldades de acesso às estações, a irregularidade nos intervalos e a falta de conforto mínimo das composições (O Globo, 19/03/2013).

A SuperVia prevê, para até 2016, ter todos os trens com ar-condicionado e aposentar 49 trens antigos. Hoje, o ramal mais carregado é o de Japeri. Com a nova sinalização, a direção da companhia pretende conseguir reduzir os intervalos de 12 para 6 minutos.

Em abril de 2009, seguranças da SuperVia foram flagrados improvisando chicotes com o cordão de seus apitos para agredir passageiros na estação de Madureira. Os usuários também foram atacados com chutes e socos. O tumulto começou quando algumas pessoas tentaram impedir o fechamento das portas das composições. O caso ganhou repercussão nacional. A SuperVia garante que hoje seria impossível ocorrer episódios como esse.

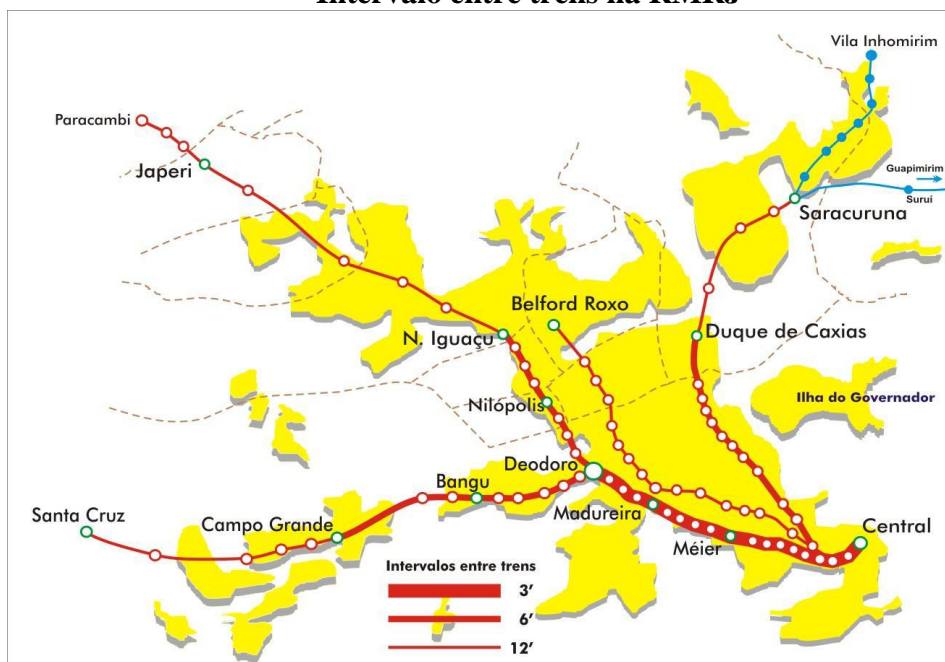
Ilustração 14 O trem e o chicote



Fonte: Reprodução Rede Globo, 15/04/2009.

Outro fator que chama a atenção é que mesmo nos projetos de melhoria dos ramais, nem a SuperVia, nem o Governo Estadual se pronuncia em relação ao trecho entre Saracuruna e Guapimirim, que permanece com as vias sem eletrificação. Apesar da demanda de passageiros e importância histórica, essa parte da ferrovia que abrange os municípios de Magé e Guapimirim e parte de município de Duque de Caxias, que foi o trecho onde nasceu a ferrovia no Brasil, praticamente não existe interesse em investir nesse local.

Ilustração 15 Intervalo entre trens na RMRJ



Fonte: Plano Diretor de Transporte e Tráfego para o Rio de Janeiro para a Copa do Mundo FIFA 2014, nov. 2011.

Pelo mapa acima, retirado do Plano Diretor de Transporte e Tráfego para o Rio de Janeiro para a Copa do Mundo FIFA 2014, apresentado pelo Governo Estadual em um seminário em novembro de 2011, é possível notar que não existirá nenhum investimento para este ramal. No detalhe na legenda do mapa aparecem os minutos de cada ramal, no entanto, os ramais no sentido Vila Inhomirim, no município de Magé, e no outro em direção a Guapimirim, aparecem em azul, sem nenhuma referencia na legenda.

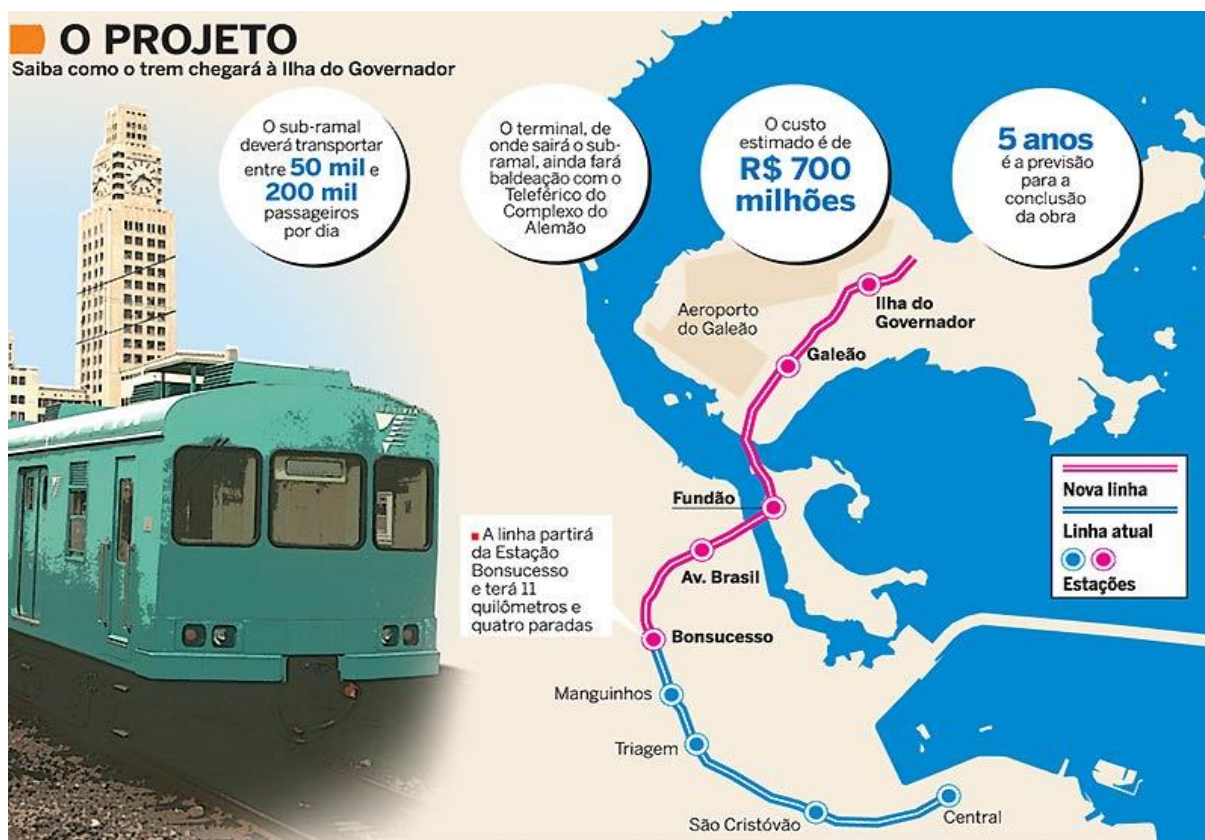
Projetos de ampliação do sistema de transporte na RMRJ

Os projetos de ampliação do sistema de transporte para a cidade do Rio de Janeiro e a Região Metropolitana são prometidos governo após governo, e não saem do papel. A população vem sofrendo em engarrafamentos, principalmente os que precisam utilizar a Avenida Brasil, há muito tempo sobrecarregada com o fluxo de transportes vindos de três importantes rodovias federais, como a Rio-Belo Horizonte (BR 040), a Rio-Santos (BR 101) e a Via Dutra (BR 116).

Projetos com a ampliação de extensão da Via Light, que ligaria Nova Iguaçu a Madureira, passando pela Avenida Brasil e chegando à TransCarioca, não têm previsão para começar as obras.

Dois outros projetos importantes estão em fase de estudo na SuperVia: a extensão do ramal de Santa Cruz até Itaguaí (custo de R\$35 milhões), região que está recebendo grandes investimentos industriais, e uma linha de Bonsucesso até o centro da Ilha do Governador (empreendimento de R\$350 milhões, previsto pela concessionária, mas com valores revistos pelo Governo do Estado), passando pela Avenida Brasil e Ilha do Fundão, que possibilitaria a ligação, por trem, do centro da cidade com o aeroporto internacional, além de desafogar a Linha Vermelha, mas sem previsão para começar as obras (O Dia, 07/07/2013). Isso sem contar com a Linha 3 do Metrô (Carioca-Guaxindiba/Itaboraí), muito falada pelo Governo de Sergio Cabral Fº, ligando Niterói e Itaboraí, ainda sem data para começar. A próxima figura ilustra os projetos aqui comentados.

Ilustração 16 Extensão de ramal de trem até a Ilha do Governador



Fonte: <<http://odia.terra.com.br/rio>>. Acesso em 07 jul. 2013.

Mas o povo cansou de esperar por promessas e está cada dia mais consciente de seus direitos e está indo às ruas reivindicá-los em grandes manifestações que estão mobilizando todas as classes sociais, através de passeatas rumos aos prédios públicos, com cartazes com palavras de ordem e exigindo o cumprimento das promessas feitas em campanha eleitoral.

Em todo o Brasil o Movimento Passe Livre tomou proporções gigantescas, reunindo milhares e por vezes milhões de pessoas nas ruas. No dia 17 de junho de 2013 mais de 100 mil pessoas foram à Avenida Rio Branco, no centro do Rio de Janeiro, rumo a Assembleia Legislativa do Estado (ALERJ), cobrar do governo do Estado melhorias em transporte e saúde. Na mesma semana, na Avenida Presidente Vargas, no dia 20 de junho, cerca de 1 milhão de pessoas foram em direção ao prédio da Prefeitura cobrar seus direitos de cidadão ao prefeito da Cidade do Rio de Janeiro.

Ilustração 17
Protesto contra aumento das passagens e por melhorias no sistema de transportes



Foto: Zulamir Rocha/UOL

Conclusões

O estudo permitiu melhor compreensão sobre a questão da mobilidade nos grandes centros urbanos, em particular sobre o transporte urbano na RMRJ, bem como reflexões sobre políticas públicas para o setor, com ênfase para as mais recentes, como o processo de privatização do sistema metro-ferroviário.

O contato propiciado pela pesquisa de campo aproximou o aluno da realidade dos transportes de massa no Rio de Janeiro. A observação da realidade perversa em que vivem os trabalhadores da RMRJ, em particular no que se refere ao aspecto da mobilidade, permitiu uma reflexão sobre a elaboração e gestão de políticas públicas.

Foi possível perceber que a população carece de melhor sistema de transporte, notando que o caos no transporte público provém de uma série de equívocos na gestão e no desinteresse dos sucessivos governos estaduais e municipais do Estado do Rio de Janeiro em investir no transporte de massa.

Nas promessas de campanha eleitoral sempre aparecem candidatos com propostas mágicas para solucionar o problema do transporte público. Mas, depois que conseguem se eleger, falam que o Estado não tem recursos suficientes para efetivar tais investimentos, e desse mesmo modo agem o Estado do Rio de Janeiro e a Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro.

Porém, com a chegada dos grandes eventos esportivos, sopram ventos de mudanças como a ampliação e modernização do sistema de transporte, pois a realização desses eventos implica em compromissos internacionais, sujeito a multas e a perda de direitos em realizá-los na localidade escolhida.

Mas a população não parece mais disposta a esperar por promessas e está indo às ruas para pedir melhorias e reivindicar direitos, pois não se pode aumentar a tarifa sem melhorar os transportes urbanos. O movimento, com rumos ainda indefinidos, já obteve êxito em vários locais, como a garantia de passe livre (em Porto Alegre) e redução dos preços de passagens (retorno ao preço praticado antes do último aumento, em todos os meios de transporte coletivos).

Referências

1. BIONDI, A. *O Brasil privatizado*. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 1999.
2. BRASIL. A cidade nos trilhos. CBTU. *Anais do XIX ANPET – Congresso de Ensino e Pesquisa em Transportes*, Recife, Brasil, 2005.
3. BRASIL. *Estudo de viabilidade técnica, econômica, financeira, social e ambiental*. Brasília: Ministério dos Transportes, 2012.
4. GOVERNO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. *Plano Diretor de Transporte e Tráfego para o Rio de Janeiro para a Copa do Mundo FIFA 2014*. Seminário “3 anos para a Copa no Brasil: Rio de Janeiro, vitrine ou vidraça?” Rio de Janeiro: Governo Estadual, 2011.
5. GOVERNO DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO. *O Programa Estadual de Transportes – PET: Situação em 30/01/2013*. Rio de Janeiro: Setrans, 2013.
6. STAMPA, Inez. *Nos trilhos da privatização: ferrovias e ferroviários do Rio de Janeiro em questão*. São Paulo: Annablume, 2011.