

**FUNDAÇÃO GETULIO VARGAS
ESCOLA BRASILEIRA DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA
E DE EMPRESAS
MESTRADO PROFISSIONAL EM ADMINISTRAÇÃO
PÚBLICA
DISSERTAÇÃO DE MESTRADO**

**Mobilidade Urbana na Região Metropolitana do Rio de
Janeiro:**

Um estudo dos últimos 50 anos à luz dos dias atuais

José Antônio Pérez Rojas Mariano de Azevedo

**PROFESSOR ORIENTADOR ACADÊMICO
Fernando Guilherme Tenório**

Rio de Janeiro

Fevereiro de 2015

**FUNDAÇÃO GETULIO VARGAS
ESCOLA BRASILEIRA DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA
E DE EMPRESAS
MESTRADO PROFISSIONAL EM ADMINISTRAÇÃO
PÚBLICA
DISSERTAÇÃO DE MESTRADO**

**Mobilidade Urbana na Região Metropolitana do Rio de
Janeiro:**

Um estudo dos últimos 50 anos à luz dos dias atuais

Trabalho Final de Mestrado apresentado à Escola Brasileira de Administração Pública e de Empresas da Fundação Getulio Vargas, como requisito parcial para a obtenção do grau de Mestre em Administração Pública.

José Antônio Pérez Rojas Mariano de Azevedo

**PROFESSOR ORIENTADOR ACADÊMICO
Fernando Guilherme Tenório**

Rio de Janeiro

Fevereiro de 2015

Azevedo, José Antônio Pérez Rojas Mariano de
Mobilidade urbana na região metropolitana do Rio de Janeiro: um estudo dos últimos 50 anos à luz dos dias atuais / José Antônio Pérez Rojas Mariano de Azevedo. – 2015.
115 f.

Dissertação (mestrado) - Escola Brasileira de Administração Pública e de Empresas, Centro de Formação Acadêmica e Pesquisa.
Orientador: Fernando Guilherme Tenório.
Inclui bibliografia.

1. Políticas públicas. 2. Política de transporte urbano. 3. Mobilidade residencial. 4. Qualidade de vida. I. Tenório, Fernando Guilherme, 1948- . II. Escola Brasileira de Administração Pública e de Empresas. Centro de Formação Acadêmica e Pesquisa. III. Título.

CDD – 354.769

JOSÉ ANTÔNIO PÉREZ ROJAS MARIANO DE AZEVEDO

Mobilidade Urbana na Região Metropolitana do Rio de Janeiro:


Um estudo dos últimos 50 anos à luz dos dias atuais

Trabalho Final de Curso apresentado ao Curso de Mestrado Profissional em Administração Pública da Escola Brasileira de Administração Pública e de Empresas para obtenção do grau de Mestre em Administração Pública.


Data da defesa: 17/12/2014

Aprovada em:

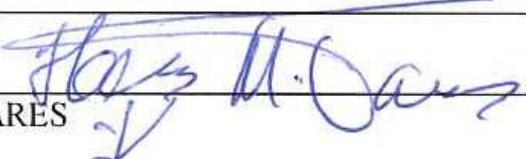
ASSINATURA DOS MEMBROS DA BANCA EXAMINADORA



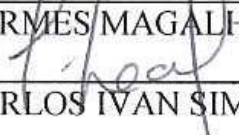
FERNANDO GUILHERME TENÓRIO (Orientador)



DEBORAH MORAES ZOUAIN



HERMES MAGALHÃES TAVARES



CARLOS IVAN SIMONSEN LEAL

Uma boa cidade não é aquela onde os pobres andam de carro, mas sim aquela onde até os mais ricos usam o transporte público.

(Enrique Peñalosa, ex-prefeito de Bogotá)

À minha mãe, pela sabedoria, persistência, carinho e compreensão.

Não vivemos a sós nesta imensidão de mundo e tampouco conseguimos lidar com tudo que a vida nos impõe sozinhos. Por isso que sempre há algumas pessoas sempre dispostas a nos ajudar, independente do que acontecer.

Agradeço, antes de tudo, ao Professor Carlos Ivan Simonsen Leal, que me acompanha desde o início da graduação, pois sem sua confiança, seu apoio e suas histórias, eu não poderia, sequer, realizar este mestrado e, por isso, a minha eterna dívida de gratidão e admiração.

Ao meu orientador Professor Fernando Tenório, por suas sábias indicações, reflexões e, principalmente, paciência por conta dos prazos sempre exíguos e, mesmo assim, acreditando no bom resultado final.

Aos meus professores que passaram por minha vida acadêmica, não somente neste mestrado, mas como na graduação em Ciências Sociais, realizada também na Fundação Getulio Vargas, meus mais sinceros agradecimentos a Christiane Jalles, Daniela Campello, Jimmy Medeiros, João Marcelo Maia, Júlia O'Donnell, Mariana Cavalcanti, Matias Spektor, Octavio Amorim Neto e, principalmente, ao saudoso Carlos Eduardo Barbosa Sarmiento.

Aos amigos sempre presentes que, de um jeito ou de outro, me apoiaram, Daniel Cunha, Jefferson Figueiredo, Luã Ferreira Leal, Rebeca Freitas e, pelas dicas que deram o estalo inicial do trabalho, Bruno Kazuhiro.

A minha família Lourdes Amalia, Pedro Ernesto e Pedro Rafael, de quem herdei o gosto e o prazer pela leitura, pela curiosidade e pelo saber, pois sem eles, sem os conselhos, sem as advertências e, principalmente, sem os valores que me são ensinados há mais de 20 anos, não seria o que sou e não teria chegado aqui.

Por fim, a alma gêmea, Letícia Zaffari, que já me acompanha há tantas aventuras e emoções e que irá acompanhar por mais tantos outros caminhos e descaminhos, meus mais sinceros agradecimentos pelas infindáveis horas de conversas, desabafos, orientações e aconselhamentos que tanto me ajudaram, ajudam e irão sempre ajudar nestas empreitadas.

Muito obrigado.

Sumário

LISTA DE GRÁFICOS	10
LISTA DE MAPAS	11
ABREVIATURAS E SIGLAS	12
RESUMO	13
ABSTRACT	14
RESUMEN	15
INTRODUÇÃO	17
1.1 JUSTIFICATIVA	17
1.2 OBJETIVO	21
1.3 METODOLOGIA DE PESQUISA	21
1.4 ESTRUTURA DA DISSERTAÇÃO	21
CAPÍTULO 2 – MOBILIDADE URBANA	24
2.1 CONCEITUAÇÃO	24
2.2 CONTEXTO HISTÓRICO NA REGIÃO	25
2.3 HISTÓRIA DO ÔNIBUS NA RMRJ	27
2.4 HISTÓRIA DO TRANSPORTE SOBRE TRILHOS NA RMRJ	30
2.5 HISTÓRIA DAS BARCAS NA RMRJ	33
2.6 DEBATE ATUAL	34
2.7 CARACTERÍSTICAS DE CADA MODELO DE TRANSPORTE PÚBLICO	35
2.7.1 Modelo Rodoviário	36
2.7.2 Modelo Ferroviário	38
2.7.3 Modelo Aquaviário	41
2.8 POLÍTICAS PÚBLICAS ATUAIS DE MOBILIDADE URBANA	42
2.9.1 LEI DA MOBILIDADE URBANA	45
2.10 MODELO PROPOSTO	46
CAPÍTULO 3 – ENTREVISTAS E RESULTADOS	50
3.1 ANÁLISE DA ENTREVISTA COM PROFESSOR E ENGENHEIRO FERNANDO MACDOWELL	51
3.2 ANÁLISE DA ENTREVISTA COM DEPUTADO ESTADUAL E ENGENHEIRO LUIZ PAULO CORRÊA DA ROCHA	52
CONCLUSÃO	55
ANEXO I	66
Entrevistados	66

ANEXO II	68
Transcrição da entrevista com Professor e Engenheiro Fernando MacDowell	68
ANEXO III	103
Transcrição da entrevista com Deputado Estadual e Engenheiro Luiz Paulo Corrêa da Rocha	103
BIBLIOGRAFIA.....	113

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 – Satisfação com transporte público na RMRJ

Gráfico 2 – Média de passageiros transportados por ônibus/dia

Gráfico 3 – Idade média da frota (em anos)

Gráfico 4 – Total de veículos terrestres automotores no RJ

Gráfico 5 – Linhas de ônibus X quantidade de ônibus no RJ

Gráfico 6 – Passageiros transportados no sistema hidroviário (x1000)

Gráfico 7 – Satisfação com Transporte Público na RMRJ

Gráfico 8 – Passageiros transportados no RJ

Gráfico 9 – Movimento de passageiros segundo os transportes rodoviário, ferroviário e hidroviário (x1000)

Gráfico 10 – Evolução do IDH no Brasil

Gráfico 11 – Percentual da frota ativa segundo tipo de combustível (2009)

Gráfico 12 – Satisfação em relação ao tempo até os destinos no dia a dia

Gráfico 13 – Quantidade de conduções utilizadas por viagem

Gráfico 14 – Preço do transporte público

Gráfico 15 – Em relação aos últimos 5 anos o transporte pesa na sua renda

Gráfico 16 – Uso habitual do transporte público

Gráfico 17 – Nos últimos anos o transporte público

Gráfico 18 – Expectativa em relação ao transporte público nos próximos anos

Gráfico 19 – Avaliação do governo municipal em relação ao transporte público

Gráfico 20 – Avaliação do governo estadual em relação ao transporte público

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 – Estado do Rio de Janeiro, com destaque para região metropolitana.

Mapa 2 – RMRJ, nomeando cada um de seus municípios.

Mapa 3 – Mapa esquemático de todos modais da RMRJ (exceto linhas de ônibus convencionais)

ABREVIATURAS E SIGLAS

- AGETRANSP – Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários, Ferroviários, Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro
- BRS – Bus Rapid System
- BRT – Bus Rapid Transit
- CNI – Confederação Nacional da Indústria
- IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia Estatística
- IPEA – Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada
- IPI – Imposto sobre Produtos Industrializados
- IDH – Índice de Desenvolvimento Humano
- IQVH – Índice de Qualidade de Vida Humana
- OMS – Organização Mundial da Saúde
- ONU – Organização das Nações Unidas
- PCRJ – Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro
- PNMU – Plano Nacional de Mobilidade Urbana
- QV – Qualidade de Vida
- RMRJ – Região Metropolitana do Rio de Janeiro
- TCU – Tribunal de Contas de União
- VLT – Veículo Leve sobre Trilhos
- WHOQOL – World Health Organization Quality of Life

RESUMO

Este trabalho tem como objetivo analisar, sob a ótica das políticas públicas aplicadas nas últimas cinco décadas, a mobilidade urbana e o transporte público na RMRJ. Ou seja, será que a política de transporte público, atrelada com a noção de qualidade de vida, melhorou a vivência do cidadão fluminense, nas últimas cinco décadas? Como os investimentos realizados pelo poder público nos últimos anos, assim como os que estão sendo programados para o futuro, afetaram e irão afetar a vida da população? Partindo deste princípio, serão realizadas entrevistas com autoridades públicas e especialistas, além de revisão bibliográfica em documentos oficiais, artigos acadêmicos e de jornal. No primeiro capítulo, será explicada a metodologia aplicada por este trabalho, assim como a pergunta, e os motivos que levaram a escolha do tema. No segundo capítulo é feita uma análise holística sobre a mobilidade urbana, começando desde o seu conceito, passando pelo contexto histórico na RMRJ, as vantagens e desvantagens de cada modal de transporte público e os debates que existem atualmente acerca do tema. No terceiro capítulo são revistas as entrevistas realizadas com gestores e especialistas no tema. Por fim, na conclusão, é proposto um modelo de mobilidade urbana, visando o melhor para a sociedade como um todo.

Palavras-chave: mobilidade urbana, Rio de Janeiro

ABSTRACT

The goal of this work is to analyze, from the perspective of public policies implemented in the last five decades, the urban mobility and the public transport in Rio de Janeiro Metropolitan Region. In other words, did the public transport politics, together with the concept of life quality, improved the fluminense citizen experience on the last five decades? How did the public power investments on the last years, as well as the ones that are scheduled for the future, affected and will affect people's life? Based on that, interviews with public authorities and experts will be realized, besides literature review in official documents, academic articles and newspaper articles. On the first chapter, the methodology applied will be explained, as well as the question and the reasons that lead to the choice for the theme. On the second chapter, a holistic analysis about urban mobility is made, starting by its concept, going through historical context in Rio de Janeiro Metropolitan Region, the advantages and disadvantages of every sort of public transport and the current debates on the theme. On the third chapter, the interviews realized with managers and experts on the theme are reviewed. Lastly, on the conclusion, a model of urban mobility is proposed, thinking about the whole society.

Key words: urban mobility, Rio de Janeiro

RESUMEN

Este trabajo tiene como objetivo analizar, desde la perspectiva de las políticas públicas implementadas en las últimas cinco décadas, la movilidad urbana y el transporte público en el área de la Región Metropolitana de Rio de Janeiro. Es decir, ¿la política de transporte público, vinculado a la noción de calidad de vida, ha mejorado la experiencia de los ciudadanos de Río de Janeiro en las últimas cinco décadas? Como las inversiones realizadas por el gobierno en los últimos años, así como los que están siendo planificados para el futuro, han afectado y afectarán la vida de las personas?. Sobre esta base, entrevistas con autoridades públicas y expertos en la materia, se llevarán a cabo; además de la revisión de la literatura sobre los documentos oficiales, académicos y medios de comunicación social. En el capítulo introductorio se describe la metodología utilizada para el trabajo, así como la pregunta y los motivos de la elección del tema. En el segundo capítulo se hace un análisis integral sobre la movilidad urbana, a partir del concepto a través del contexto histórico en la RMRJ, las ventajas y desventajas de cada medio de transporte público y los debates que actualmente existen sobre el tema. El tercer capítulo se revisa el concepto de calidad de vida y después su aplicación en la vida diaria, junto con la movilidad urbana y las influencias que ambos tienen el uno al otro. En el cuarto capítulo se revisan las entrevistas con los gestores y especialistas. Por último, en la conclusión, se propone un modelo de movilidad urbana, en el mejor interés de la sociedad en su conjunto.

Palabras-clave: movilidad urbana, Rio de Janeiro

INTRODUÇÃO

INTRODUÇÃO

1.1 JUSTIFICATIVA

Desde 2008, os debates acerca da mobilidade urbana têm sido cada vez mais intensos, tanto no âmbito acadêmico, como no político e no econômico. Isto se deve, em boa parte, aos incentivos do governo federal para a compra do carro próprio, com a isenção do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), entre os anos de 2009 e 2014 – a partir de 1º de janeiro de 2015, acabou a isenção para a indústria automobilística, voltando a vigorar o dito imposto¹ – tendo como pano de fundo o incentivo ao consumo por conta da crise financeira global iniciada em 2009. Isso fez com que fosse acentuada a média de crescimento das frotas urbanas. De 2001 até 2012, esse número aumentou em 138,6% no Brasil, segundo o Observatório das Metrôpoles (2013)².

No entanto, as ruas continuam com a mesma capacidade de escoamento e tampouco houve um aumento considerável de novas vias, que fosse capaz de suportar a demanda crescente de carros. Concomitantemente, os investimentos em transporte público sobre trilhos em São Paulo, uma das maiores cidades do mundo, foram praticamente nulos durante 30 anos (entre 1970 e 2000) segundo Jaime Waiman, professor de planejamento e operações de transporte da Universidade de São Paulo (USP). Ou seja, as vias ficaram saturadas, com o agravante do aumento populacional (mais pessoas deslocando-se nas ruas), já que o transporte individual foi priorizado. Desde então, cenas de congestionamentos nas principais cidades do país (tais como São Paulo, Rio de Janeiro, Brasília, Belo Horizonte, Salvador, Porto Alegre, Campinas, dentre outras) são recorrentes nos noticiários, demonstrando as consequências pela opção de investir nos carros e não no transporte público.

Como efeito dessa política consumista, a mobilidade urbana está cada vez mais dificultada. Os congestionamentos são maiores, começando mais cedo e terminando mais tarde que o habitual, gerando perdas não somente econômicas, como aumento do consumo de combustíveis, desgaste acelerado dos carros e das

¹<<http://www.paraibatotal.com.br/noticias/2014/12/30/46055-reducao-do-ipi-para-carros-termina-nesta-quarta-feira-31>> (Acessado em 6 de janeiro de 2015).

²

<http://www.observatoriodasmetrolopes.net/index.php?option=com_content&view=article&id=1772%3Acrise-de-mobilidade-urbana-brasil-atinge-marca-de-50-milhoes-de-automoveis&catid=34%3Aartigos&Itemid=124&lang=pt> (Acessado em: 15 de junho de 2014)

vias, mas também prejuízos sociais, poluição ambiental e sonora. A população que realiza o movimento pendular entre sua residência e seu trabalho ou local de estudos, acaba tendo menos horas de sono e de lazer, o que gera mais estresse e outros problemas de saúde, como insônia, ganho de peso e má digestão, piorando a qualidade de vida. Algumas consequências previstas são nefastas como, por exemplo, o aumento de alergias e doenças pulmonares e cardíacas.

Tendo em vista a importância da mobilidade urbana para o cenário atual brasileiro e, dada a profusão de análises sobre os prejuízos econômicos e ambientais, esta dissertação será focada em um problema social e de saúde: a qualidade de vida e como ela é afetada diretamente. Tal estudo se faz importante tendo em vista que pode, e pode servir de embasamento para o aperfeiçoamento de políticas públicas vigentes, além da criação de outras mais eficazes. Verifica-se a notoriedade que o tema tem alcançado ultimamente, pelos constantes seminários e palestras promovidos por entidades especializadas, tais como o Clube de Engenharia³, o Instituto de Arquitetos do Brasil, por entidades de classe como a Associação Comercial do Rio de Janeiro⁴, por grandes veículos da mídia, como o jornal O Globo⁵ e por *think tanks*, como a Fundação Getulio Vargas⁶.

Os estudos disponíveis nem sempre abordam os aspectos sociais do problema, priorizando majoritariamente os econômicos – que não deixarão de ser abordados – e/ou questões de engenharia, procurando saber qual modelo de transportes é melhor para cada caso; o que já está amplamente comprovado: a solução está nos trilhos.

Pretende-se realizar este estudo no âmbito da região metropolitana do estado do Rio de Janeiro, fazendo um resgate histórico dos modelos de transporte utilizados, desde a década de 1960, com o fim dos bondes elétricos e das políticas públicas utilizadas voltadas para dar ênfase à qualidade de vida da população, principalmente a periférica, por ser, geralmente, a que reside mais longe de seu trabalho. Este recorte histórico foi escolhido por dois motivos: primeiro por ter sido o

³ <<http://www.portalclubedeengenharia.org.br/info/seminario-de-mobilidade-urbana-na-regiao-metropolitana-do-estado-do-rio-de-janeiro>> (Acessado em: 01/12/2014)

⁴ <<http://www.acrj.org.br/eventos/o-novo-desenvolvimento-urbano-do-rio-de-janeiro-vai-ser-tema-de-palestra-na-acrj-04-12-2014-11-24>> (Acessado em: 01/12/2014)

⁵ <<http://oglobo.globo.com/projetos/cnidebates/>> (Acessado em: 01/12/2014)

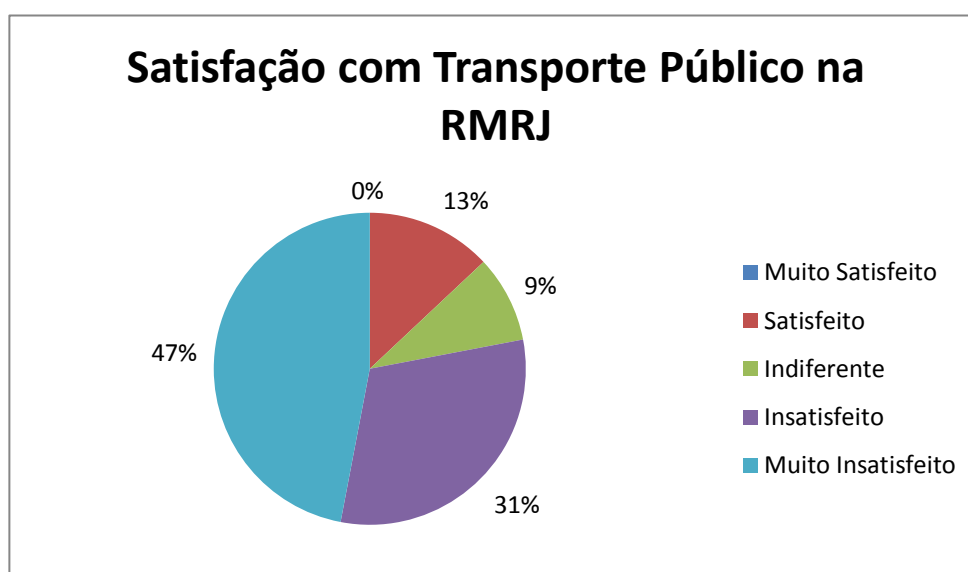
⁶ <<http://fgvnoticias.fgv.br/pt-br/noticia/fgv-debate-os-desafios-da-mobilidade-urbana-em-seminario>> (Acessado em: 01/12/2014)

período de mais remoções de comunidades carentes da Zona Sul da cidade do Rio de Janeiro para a sua periferia – o que acabou gerando um movimento pendular ainda maior, dada a distância entre a casa e o trabalho que passaria a ser enfrentada por esta parcela de população – e, segundo, por coincidir com a transição dos bondes elétricos para os ônibus, atual modelo predominante no transporte público da Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ).

Os bondes, até a segunda metade da década de 1960, eram o principal meio de transporte da população carioca e, ao longo da década foram perdendo espaço para os outros coletivos, mesmo com a implantação da rede metroviária e das melhorias na antiga rede ferroviária.

O gráfico abaixo mostra que quase 80% da população da RMRJ está insatisfeita ou muito insatisfeita com o transporte público na região. Isso é um indicativo de que mudanças e debates urgentes devem ser realizados, priorizando a satisfação do cidadão, com um sistema de mobilidade urbana com qualidade e confiabilidade. Este trabalho procurar inserir-se neste debate, proporcionando ideias e soluções, além de ajudar a fomentar a discussão entre a academia e o poder público.

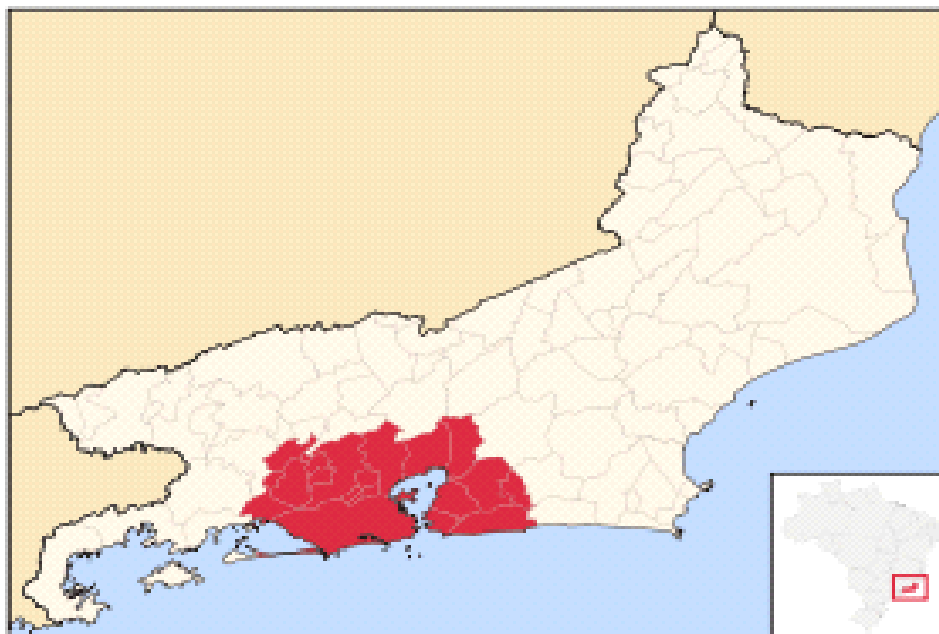
Gráfico 1



Fonte: DAPP/FGV, 2014, p. 11

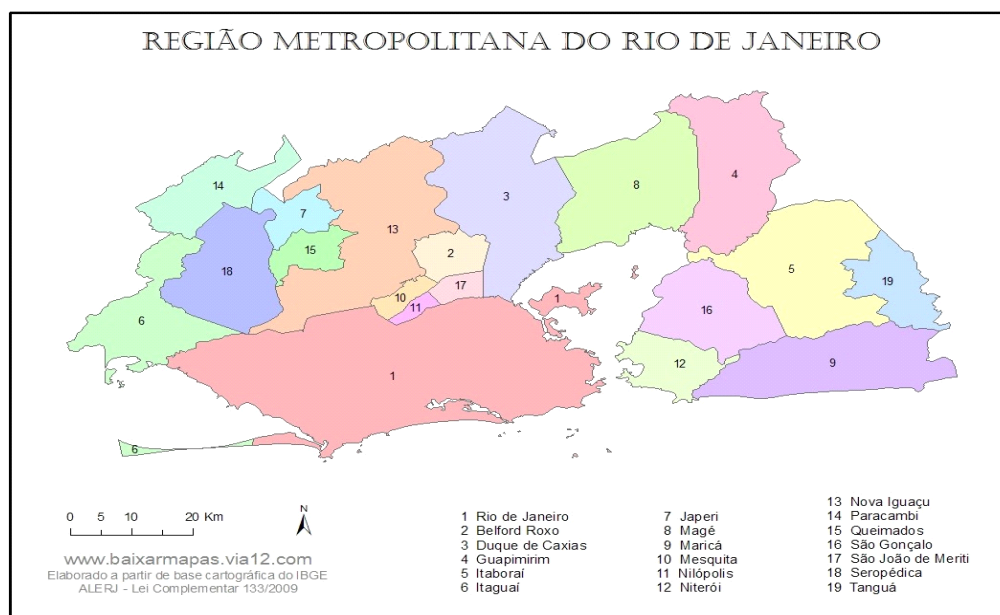
Os mapas abaixo mostram a RMRJ em destaque. No Mapa 1 é possível observar a localização da RMRJ dentro do estado do Rio de Janeiro. Já o Mapa 2 ressalta os 19 municípios da RMRJ, nomeando cada um deles.

Mapa 1



Fonte: Wikipédia (Verbetes Região Metropolitana do Rio de Janeiro)⁷

Mapa 2



Fonte: Baixar Mapas⁸

⁷ http://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/5/51/RiodeJaneiro_RM_RiodeJaneiro.svg (Acessado em: 15 de junho de 2014).

⁸ <http://www.baixarmapas.com.br/wp-content/uploads/mapa-metropolitana-do-rio-de-janeiro.jpg> (Acessado em 15 de junho de 2014).

1.2 OBJETIVO

O objetivo deste trabalho é verificar como as políticas de mobilidade urbana evoluíram nos últimos 50 anos, após o fim do uso dos bondes na cidade do Rio de Janeiro, até os dias atuais e comparar o que foi feito até 2010 com as políticas públicas implementadas pelo Prefeito Eduardo Paes e pelo Governador Sérgio Cabral.

1.3 METODOLOGIA DE PESQUISA

O trabalho será dividido em três partes: primeiro, o contexto histórico do problema, desde a década de 1960, segundo, a conceituação do tema aqui trabalhado (mobilidade urbana) e, por fim, entrevistas com técnicos especializados em mobilidade urbana. Não serão realizadas entrevistas e pesquisas com os usuários do sistema de transporte público da RMRJ por falta de tempo adequado para a realização e análise crítica dos resultados obtidos, tampouco com os secretários de estado e municipais de transporte.

Para tanto será realizada uma revisão bibliográfica e documental, procurando utilizar índices de qualidade de vida providos por institutos oficiais, tais como IBGE, IPEA, secretarias e ministérios relacionados com a temática. Também será realizada uma análise das políticas públicas vigentes no campo da mobilidade urbana. O mesmo servirá para a pesquisa histórica em periódicos de época, que mostrem as situações vividas.

A base de dados SciELO e a Biblioteca Mario Henrique Simonsen, da Fundação Getulio Vargas, serão utilizadas prioritariamente na busca pelos artigos que complementem as questões econômica e de engenharia que o trabalho irá necessitar.

1.4 ESTRUTURA DA DISSERTAÇÃO

A Introdução consiste na apresentação deste trabalho, explicitando a justificativa, os objetivos e a metodologia de pesquisa aplicada.

No segundo capítulo são apresentados os distintos conceitos de mobilidade urbana, percorrendo sobre as mais variadas interpretações, além do contexto histórico do transporte público na Região Metropolitana do Rio de Janeiro (RMRJ), com um foco sobre os ônibus e os trilhos – incluídos aí o bonde, o trem urbano e o metrô. Por fim, há um debate entre o modelo que vigora na região e o ideal proposto.

No terceiro capítulo são explicadas e revistas as entrevistas que foram realizadas com os gestores públicos – dentre eles os secretários municipais e estaduais de transportes e de qualidade de vida e envelhecimento saudável – e especialistas nos temas de mobilidade urbana e de qualidade de vida.

Por fim, na conclusão, é proposto um modelo de mobilidade urbana, visando o melhor para a sociedade como um todo, além de responder as questões colocadas no primeiro capítulo, verificando-se a validade da pergunta.

Capítulo 2

CAPÍTULO 2 – MOBILIDADE URBANA

2.1 CONCEITUAÇÃO

O conceito de mobilidade urbana tem sido muito discutido há vários anos, nunca havendo uma definição única sobre o que, de fato, engloba.

Segundo relatórios internos do Tribunal de Contas da União (TCU), mobilidade urbana é o “deslocamento de pessoas e bens dentro do espaço das cidades, mediante utilização de veículos, de vias públicas e da infraestrutura disponível” (2010, p. 410) e, além disso, seu conceito

se apoia em quatro pilares: (i) integração do planejamento do transporte com o planejamento do uso do solo; (ii) melhoria do transporte público de passageiros; (iii) estímulo ao transporte não motorizado; e (iv) uso racional do automóvel. (2010, p. 410)

Apresentando uma ideia comumente utilizada, Erika Kneib (2012, p. 71) nos apresenta a mobilidade urbana unicamente “como sinônimo de transporte”, já havendo hoje

um consenso de que a busca por uma mobilidade urbana de maior qualidade, ou mais sustentável, deve considerar uma série de variáveis que impactam os deslocamentos nas cidades, e deve basear-se na priorização e valorização dos modos coletivos e não motorizados de transporte.

Partindo do princípio da transformação do conceito estudado, a Organização Não-Governamental Instituto Pólis (Instituto de Estudos, Formação e Assessoria em Políticas Sociais) apresenta uma mudança. Ela ressalta a mobilidade urbana como

o resultado da interação entre os deslocamentos de pessoas e bens com a cidade. Por exemplo, a disponibilidade de meios e infraestrutura adequados para os deslocamentos de pessoas e bens numa área da cidade pode ajudar a desenvolver tal área. Do mesmo modo, uma área que se desenvolve vai necessitar de meios e infraestrutura adequados para os deslocamentos das pessoas e bens naquele local. Pensar a mobilidade urbana é, portanto, pensar sobre como se organizam os usos e a ocupação da cidade e a melhor forma de garantir o acesso das pessoas e bens ao que a cidade oferece (locais de emprego, escolas, hospitais, praças e áreas de lazer) não apenas pensar os meios de transporte e o trânsito. (2005, p. 3)

Ou seja, há uma saída da ideia de que mobilidade representa apenas a questão do trânsito de automóveis e de pessoas para algo maior, integrando a área urbana como um todo, assim como as necessidades da população: moradia, trabalho, lazer, dentre outros.

Já segundo o Pequeno Dicionário da Língua Portuguesa (1973, p. 813), “mobilidade” significa:

Qualidade ou propriedade do que é móvel ou do que obedece às leis do movimento; social: circulação ou movimento de ideias, de valores sociais ou de indivíduos de uma camada inferior para a superior e vice-versa, ou de um grupo para outro, no mesmo nível.

Por fim, buscou-se o conceito no Plano Nacional de Mobilidade Urbana – que institui as diretrizes para o setor:

Art. 4º Para os fins desta Lei, considera-se: II - mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano. (BRASIL, Lei nº 12.587/2012)

Ou seja, não parece haver, entre a sociedade civil, a academia e o governo, uma sintonia sobre uma definição de “mobilidade urbana”.

Os conceitos a serem utilizados neste trabalho, são os apresentados por Kneib e pelo TCU. Estas duas conceituações dialogam entre si, mostrando que deve haver uma sinergia entre planejamento e sustentabilidade de modo a incentivar o transporte público, ao invés do transporte particular. Isso condiz exatamente com a intenção deste trabalho, que é demonstrar os benefícios do transporte público adequado, que atenda as necessidades da população e sua qualidade de vida.

2.2 CONTEXTO HISTÓRICO NA REGIÃO

O transporte público na cidade do Rio de Janeiro tinha como base o bonde, enquanto a conexão com as cidades da Baixada Fluminense ocorria por meio das diversas linhas de trem que saem até hoje da Central do Brasil. A ligação com Niterói e São Gonçalo era feita por meio de barcas, ou via terrestre, dando a volta na Baía da Guanabara, passando pelo município de Magé.

A ligação do Rio de Janeiro com o bonde era profunda, dado que foi a primeira cidade na América do Sul que organizou este tipo de serviço, no ano de 1859. Isto permitiu que, atrelado com a construção da Estrada de Ferro Dom Pedro II, onze anos depois, a expansão da cidade começasse a sair do centro.

A partir de então, as linhas saíam da zona central da cidade e iam tanto para o sul, à então longínqua Gávea, como para o norte, atingindo o pé do Alto da Boa Vista.

Este foi o modelo que imperou até os anos 1950, quando o bonde começou a ser substituído, gradativamente, pelo ônibus, que já existia na cidade, mas em menor escala, se comparado com os dias atuais. Havia uma crença de que o transporte sobre pneus era moderno e sinônimo de progresso, vide a construção de milhares de quilômetros de estrada durante o governo Juscelino Kubistchek (1956 – 1961).

Foi no governo Negrão de Lima (1965 – 1970) que o bonde teve seu fim, sendo totalmente substituído pelos ônibus. A última viagem realizada por um bonde foi no ano de 1967. Desde então, o único sistema que opera na cidade do Rio de Janeiro é o de Santa Teresa, que funciona como transporte dentro do próprio bairro e conexão com o Centro.

Nos anos 1960, durante o governo Carlos Lacerda, no então Estado da Guanabara, foi proposto o Plano Doxiadis, que previa a criação das linhas Amarela, Azul, Lilás, Marrrom, Verde e Vermelha. O plano foi criado pelo arquiteto e urbanista grego Constantino Doxiadis, com a intenção de abrir novas linhas do desenvolvimento urbano para a cidade do Rio de Janeiro, com previsão até o século XXI, ou seja, para mais de 40 anos a frente.

A Linha Vermelha foi a primeira a ser construída em 1992, 27 anos após a apresentação do plano original, sendo concluída e inaugurada em 1994 pelo então Governador Leonel Brizola. Hoje é uma das principais rotas de entrada e saída da cidade, levando o tráfego da Zona Sul e do Centro para a Ilha do Governador e para a Baixada Fluminense e vice-versa.

A Linha Amarela, a segunda a ser construída, foi inaugurada em 1997, cinco anos após a abertura do primeiro trecho da Linha Vermelha e 32 anos depois da criação de seu plano original. Hoje é batizada de Avenida Governador Carlos

Lacerda, em homenagem ao governante que encomendou o projeto. Esta via liga a região da Barra e Jacarepaguá à Zona Norte, integrando-se com a Avenida Brasil e a Linha Vermelha, além das diversas saídas para os bairros que por ela são cortados.

A Linha Lilás conseguiu sair do papel, mas não de acordo com seu projeto original. Ela conecta o bairro de Botafogo, na Zona Sul até a Zona Portuária, no Centro. Dela fazem parte a Rua Pinheiro Machado, em Laranjeiras e o Viaduto 31 de Março, sendo estes ligados pelo Túnel Santa Bárbara, importante escoadouro do tráfego da Zona Sul para o Centro. Segundo Doxiadis, esta via não deveria ter interrupções, tais como cruzamentos e sinais de trânsito, todavia, ao longo do percurso na Rua Pinheiro Machado há a presença de diversos cruzamentos e sinais de trânsito, que acabam causando congestionamentos, não permitindo a concretização do projeto tal como deveria ser. Por fim, segundo o Plano Diretor da Cidade do Rio de Janeiro, datado de 2000, há a previsão de uma ligação entre a Linha Lilás, por meio do Viaduto 31 de Março, até a Linha Vermelha, por meio do Viaduto Engenheiro Paulo de Sousa Reis, que sai da Avenida Francisco Bicalho. Contudo, tal obra ainda não foi realizada.

Por fim, as demais linhas – Azul, Marrom e Verde – tampouco saíram do papel até o presente momento.

2.3 HISTÓRIA DO ÔNIBUS NA RMRJ

Como explicado no tópico anterior, o transporte de curtas distâncias, na capital, era predominantemente feito por bondes, que foram desaparecendo ao longo de anos. A partir de então, os ônibus passaram a dominar totalmente a cena urbana carioca e, posteriormente, de toda a RMRJ.

No ano de 1908, os “Auto-ônibus”, como eram denominados, começaram a circular na primeira linha regular do país, indo da Praça Mauá ao Passeio Público., Em 1940, 32 anos mais tarde, já eram 22 empresas com 800 coletivos. Nos anos 1960, com a abertura e ampliação das ruas da cidade, os ônibus transportavam a maioria dos passageiros, superando os bondes, que já estavam em queda.

A história dos ônibus como transporte público das massas na RMRJ se confunde intensamente com o desenvolvimentismo proposto e realizado por Juscelino Kubitschek em seu governo (1950-1955). Neste período da história brasileira, o Brasil passou por profundas reformas, dentre elas, na mobilidade com uma forte visão rodoviarista.

Juscelino abriu milhares de quilômetros de estradas por dentro do país, abandonando o modelo ferroviarista que vinha vigorando até então. Isso causou um efeito cascata contaminando a visão de mobilidade urbana nas grandes cidades.

A expansão ficou cada vez maior e mais forte com a instalação de fábricas automotivas no Brasil, reduzindo custos de fabricação, importação e montagem das autopeças. Atualmente, com uma visão majoritariamente rodoviarista sobre mobilidade urbana, os investimentos nesta área continuam sendo feitos nos ônibus com a inauguração de diversos *Bus Rapid System* (BRS) e *Bus Rapid Transit* (BRT).

Em junho de 2012 foi inaugurado o primeiro corredor exclusivo de ônibus, o BRT TransOeste, ligando o Terminal Alvorada, na Barra da Tijuca a Campo Grande, ambos os bairros na Zona Oeste da capital. Com o passar de alguns meses, diversas estações que não haviam sido concluídas foram sendo inauguradas, ligando também ao bairro de Santa Cruz.

Em junho de 2014, dois anos após a inauguração do primeiro BRT, foi inaugurado o segundo corredor exclusivo, o TransCarioca, ligando o mesmo Terminal Alvorada ao Aeroporto Internacional Antônio Carlos Jobim, o Galeão, na Ilha do Governador, sendo um dos poucos corredores viários cortando a cidade transversalmente - além deste, apenas a Linha Amarela, inaugurada na década de 1990 pelo então Prefeito Cesar Maia.

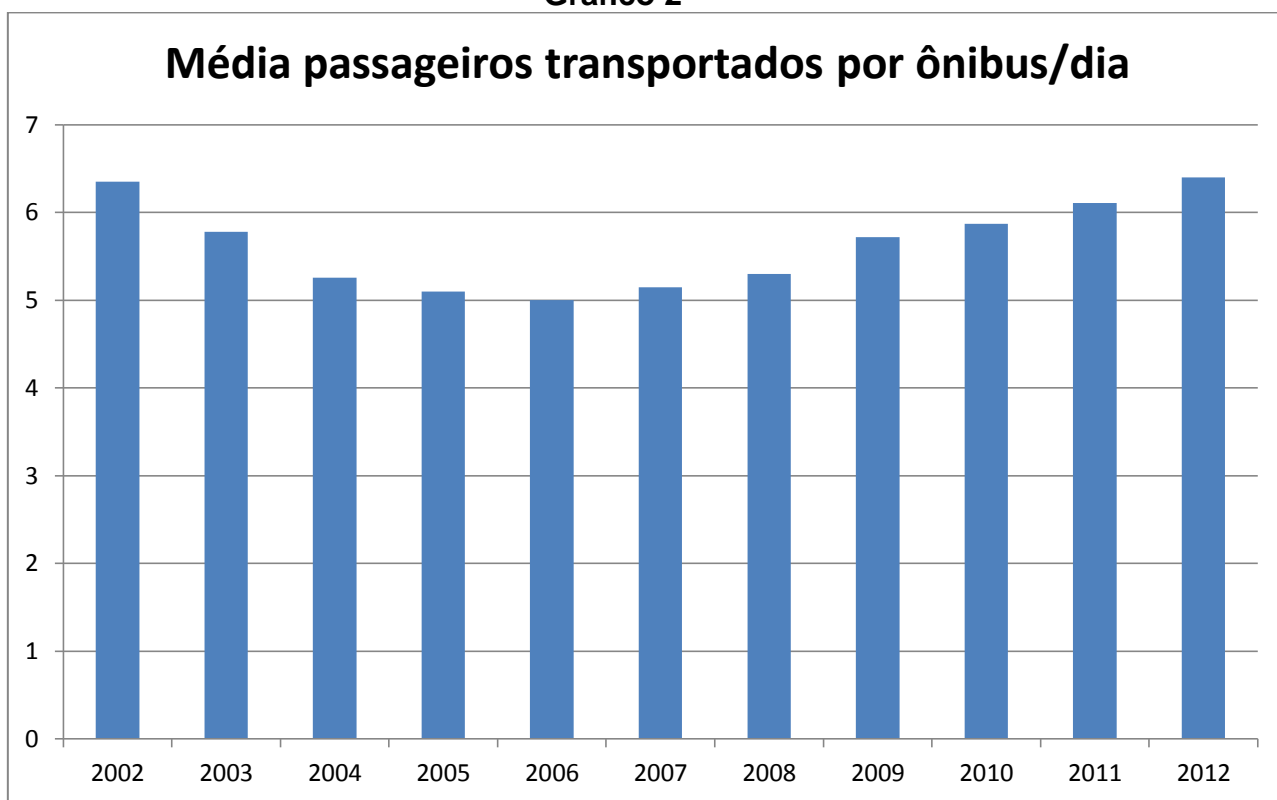
Dois outros corredores estão planejados: o BRT TransOlimpico e o BRT TransBrasil, ambos previstos para serem inaugurados em 2016. O primeiro irá ligar o Recreio dos Bandeirantes, na Zona Oeste, a Deodoro, centro de diversas instalações olímpicas, na Zona Norte. Já o segundo irá, também de Deodoro, até o Aeroporto Santos Dumont, no Centro. Todavia, as obras deste último empreendimento ainda não começaram até o presente momento.

De 2002 a 2006, a demanda por passageiros nos ônibus diminuiu de 6,35 milhões/dia para 5 milhões/dia. A partir de 2007, ano em que a demanda voltou a

crescer, até 2012, o número de passageiros transportados, por dia, cresceu para 6,4 milhões. E os investimentos realizados nos BRTs tendem a aumentar este número. Até 2016 estão previstos investimentos de R\$ 6 bilhões nestes corredores. (FETRANSPOR, 2012, p.20).

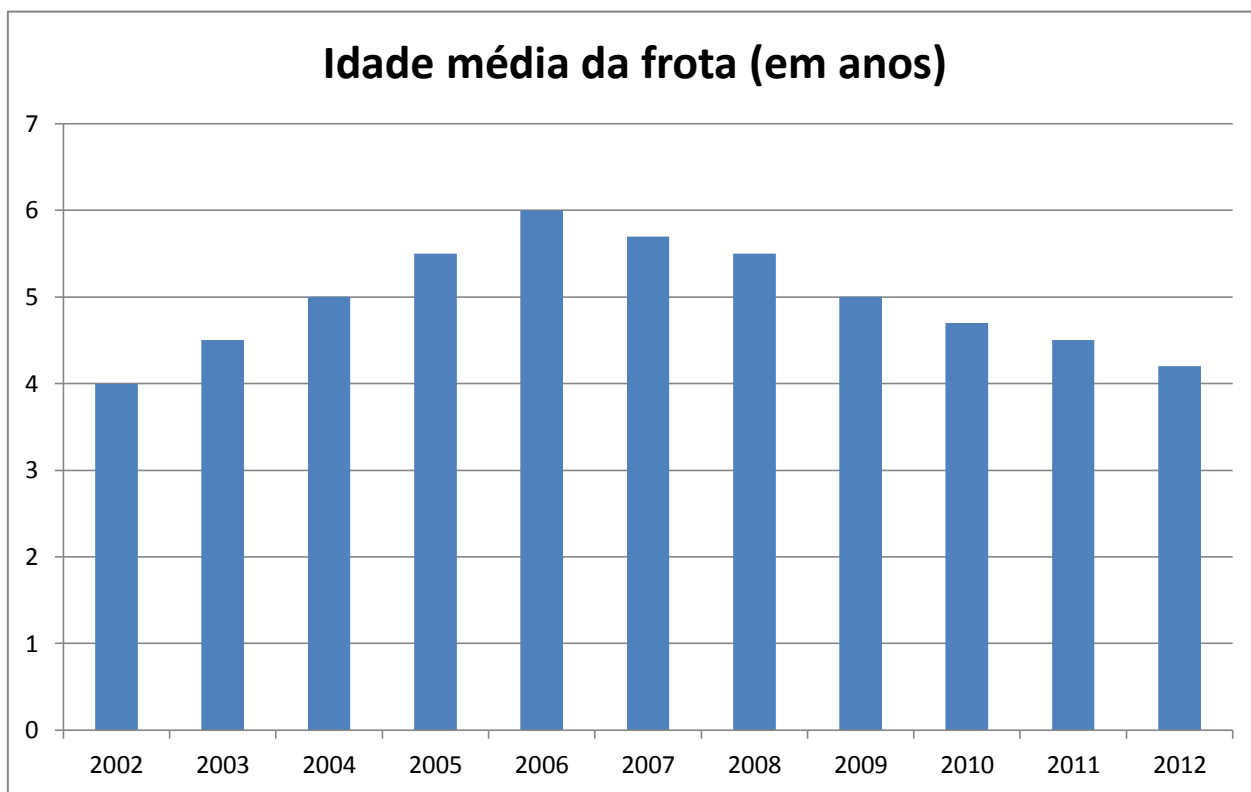
Além disso, a renovação da frota de ônibus aumenta o conforto do passageiro, sendo mais um vetor de incremento de usuários neste modal. Em 2002, a média de idade da frota era de 4 anos. Em 2006, no auge da queda, 6 anos e em 2012, 4,2 anos, voltando praticamente ao que era dez anos antes (Gráfico 3).

Gráfico 2



Fonte: Relatório de Atividades FETRANSPOR 2012, p. 20

Gráfico 3



Fonte: Relatório de Atividades FETRANSPOR 2012, p. 21

2.4 HISTÓRIA DO TRANSPORTE SOBRE TRILHOS NA RMRJ

O transporte sobre trilhos na RMRJ tem seu início no Império, com Dom Pedro II e Visconde de Mauá, quando estes iniciam as obras da primeira ferrovia brasileira, ligando o atual município de Magé a Petrópolis, em 1854.

Em 9 de fevereiro de 1855, o governo imperial celebrou um contrato com o inglês Edward Price, para construção da primeira seção da Estrada de Ferro Dom Pedro II, que ligaria o município do Rio de Janeiro a atual Baixada Fluminense. O objetivo do projeto era conectar as diversas regiões do país a então capital do Império.

Na primeira parte, almejava-se ligar os estados de São Paulo e de Minas Gerais, a partir do Vale do Paraíba. Em Minas Gerais, a estrada de ferro seguiria pelo Vale do Rio das Velhas, onde se encontraria com o Rio São Francisco, fazendo a conexão com o sistema fluvial presente, ligando o sul e o nordeste do país.

As obras tiveram início em junho de 1855 e foram concluídas em março de 1858, portanto, em menos de três anos. Neste primeiro trecho, foram construídas

cinco estações, ligando a atual Central do Brasil até o atual município de Queimados, com 48 quilômetros de extensão. Posteriormente, em 1861, a expansão chegou até Paracambi, onde foi iniciado um novo ramal, com destino a São Paulo.

Na segunda metade do século XIX, no ano de 1859, foi inaugurado o ramal Deodoro e em seguida, no ano de 1878, o ramal Santa Cruz, que servem até hoje como os trens suburbanos da estrada de ferro.

O ramal Santa Cruz, que corta a capital do Centro até o bairro homônimo, deveria ser estendido até Angra dos Reis, sendo conhecido como “ramal de Angra”. Todavia, a expansão chegou somente até Mangaratiba, em 1914, e foi desativada em 1982. Atualmente, os trilhos que saem de Santa Cruz para seguir até a Costa Verde estão abandonados.

Todo este projeto de expansão ferroviária tinha como objeto maior a mobilidade de passageiros e cargas que vinham do interior do país para os portos na então capital, o Rio de Janeiro. De Minas Gerais, o minério que era extraído do subsolo e do Vale do Paraíba, no interior fluminense e de São Paulo, os grãos de café. Produções estas que eram exportadas para a Europa e os Estados Unidos através dos portos de Guaíba (atual porto de Itaguaí/Sequetiba), Magé (porto de propriedade do Visconde de Mauá e atualmente abandonado) e do Rio de Janeiro, no centro da capital.

A visão que os governantes e empresários a época tinham era de seguir a tendência mundial daquele momento, onde estadunidenses e europeus cortavam seus territórios com os trilhos, por ser o meio de transporte mais seguro, econômico, rápido e confiável até os dias atuais.

A partir de então, a expansão para a Zona Oeste da capital foi acelerada, dada a maior facilidade do transporte agora presente. É importante ressaltar que esta expansão se deu pelo norte da Zona Oeste, seguindo pela Zona Norte, passando por bairros como Madureira, Cascadura e Deodoro. O lado sul, ou seja, via Barra da Tijuca e Recreio dos Bandeirantes, só foi explorado a partir de meados do século XX, já com a expansão rodoviarista consolidada.

Em 1998, o então governador Marcello Alencar, de acordo com a visão vigente à época e seguindo as orientações do governo federal, então presidido por

Fernando Henrique Cardoso⁹, concedeu a maior parte dos transportes públicos à iniciativa privada, visando desafogar os gastos estatais e melhorar a qualidade dos modais, dando conforto, segurança, rapidez e qualidade de vida à população fluminense.

O sistema de trens urbanos está sob concessão da SuperVia e conta atualmente com uma frota de 197 trens, 10 ramais, 102 estações e com uma média de 395 mil passageiros transportados por dia. Os trens cortam 12 municípios da RMRJ, principalmente da Baixada Fluminense, sendo eles: Rio de Janeiro, Nova Iguaçu, Mesquita, Nilópolis, Magé, Queimados, Paracambi, Duque de Caxias, Belford Roxo, São João de Meriti, Guapimirim e Japeri.

O metrô está com a concessionária Metrô Rio, e conta com duas linhas, cortando a Zona Norte, a partir da Pavuna, atravessando o Centro e chegando em Ipanema. Transporta, em média, de 550 mil passageiros por dia.

No caso dos bondes, por conta da diminuição nos investimentos em renovação da frota e dos ramais, além da falta de manutenção adequada, o serviço foi suspenso. Tal caso ocorreu pela inviabilidade econômica e também de incentivos estatais para continuar com o modelo de transporte. À época os ônibus estavam crescendo e revertiam mais lucros para os operadores do que os bondes.

Os bondes continuaram apenas no bairro de Santa Teresa, mas sob gestão do governo do estado. Todavia, está inoperante desde 2011, quando um acidente vitimou seis pessoas e deixou outras 57 feridas. Desde então, todo o sistema de eletrificação, trilhos, terminais e os próprios bondes, estão sendo reformados. A previsão é de que a operação volte ao normal em 2015, integrando-se ao Trenzinho do Corcovado, meio turístico para se chegar ao Cristo Redentor.

⁹ Nos anos 1990 foram realizados diversos planos de desestatização, a começar por Fernando Collor, mas que foram aprofundados a partir de 1995 por Fernando Henrique Cardoso, que vendeu, por exemplo, a Vale do Rio Doce e as empresas de telefonia. Também quebrou o monopólio da Petrobras na exploração de petróleo e gás natural. Isso tudo foi influenciado por uma visão liberal, mantendo um estado mínimo e que foi repercutida nos governos estaduais, vide caso do Rio de Janeiro, onde Marcello Alencar concedeu os sistemas de transporte público, dentre outros casos.

2.5 HISTÓRIA DAS BARCAS NA RMRJ

O início dos transportes aquaviários na Baía de Guanabara data do ano de 1835, com três barcas a vapor realizando a viagem entre Rio e Niterói pela empresa Sociedade de Navegação Nichteroy. Este serviço começou a ser realizado para ligar a então Capital do Império com a Capital da Província Fluminense e incrementar o comércio entre elas (PACÍFICO, 2010, p. 5).

O monopólio manteve-se até 1850, quando a Companhia Inhomirim começou a realizar o mesmo trajeto que a primeira empresa. Todavia, logo após o início das operações desta, ambas se juntaram e formaram a Companhia Niterói – Inhomirim, tomando mais uma vez o monopólio do transporte entre as capitais. Além disso, aproveitou para abrir novas rotas de navegação para o fundo da Baía de Guanabara, como o Porto de Caxias e também para o bairro de Botafogo. Em 1859 o número de barcas já havia triplicado (PACÍFICO, 2010, p. 5).

Já nos anos 1860, com cada vez mais passageiros e mercadorias viajando de uma ponta a outra da Baía, os investidores estadunidenses Thomas Ragney e W. F. Jones entram no negócio e passam a utilizar *ferry boats*, um modelo de barca já utilizado nos Estados Unidos que viria a ser mais luxuosa e veloz que as de então. Em 1865, com o crescimento dos estrangeiros, a Companhia Niterói – Inhomirim suspende seus serviços e leiloa suas barcas (PACÍFICO, 2010, p. 6).

A Companhia Barcas Fluminense foi outra que, em 1877, suspendeu suas atividades e vendeu seus equipamentos para os investidores estrangeiros. Desta vez, o caminho para o monopólio nas águas da Guanabara estava livre mais uma vez. Em 1889, mais uma investida da Companhia Ferry, que foi a compra da empresa que realizava a ligação entre São Gonçalo e Niterói, expandindo seus negócios e domínios, surgindo então a Companhia Cantareira & Viação Fluminense (PACÍFICO, 2010, p. 7).

Em 1903, novas ligações, desta vez com as ilhas de Paquetá e do Governador, demonstrando claramente o crescimento demográfico no entorno da Baía e a necessidade de conexões com a já então capital da República. Além disso, com as reformas de Pereira Passos, abriram-se novas oportunidades de trabalho, aumentando o fluxo de trabalhadores vindos de Niterói, criando um movimento pendular cada vez maior (PACÍFICO, 2010, ps. 8 e 10).

Em 1925 e 1928 ocorrem as primeiras manifestações populares contra as altas tarifas e mau funcionamento do serviço das barcas. (PACÍFICO, 2010, p. 12).

Em 1945, durante o Estado Novo de Getúlio Vargas, a União deu à Frota Carioca S/A o controle da Companhia Cantareira por problemas financeiros desta. No ano de 1953, é vez da Frota Barreto S/A passar a controlar a Frota Carioca (PACÍFICO, 2010, p. 14).

Já em 1959 ocorre o episódio que ficou conhecido como Revolta das Barcas, caracterizado por uma briga entre a operadora das barcas, onde esta queria aumentar a tarifa e a União que não permitia. Com isso, o serviço foi interrompido, funcionários tiveram salários não pagos e a população revoltou-se, destruindo as estações. Dado este caso, o Governo Federal, então presidido por Juscelino Kubitschek, estatiza a empresa (PACÍFICO, 2010, p. 15).

Nos anos 1970, após a construção da Ponte Rio-Niterói – que representou grande queda no número de passageiros das barcas – e da fusão entre os estados da Guanabara e do Rio de Janeiro, o serviço deixou de ser federal e passou a ser do governo do estado do Rio de Janeiro (PACÍFICO, 2010, p. 16).

O serviço voltou às mãos privadas apenas no ano de 1998, quando o então governador Marcelo Alencar concedeu o serviço para a empresa Barcas S/A, por um período de 25 anos. Atualmente a empresa, dentro do âmbito da RMRJ, opera as linhas entre o Rio de Janeiro e Niterói, Paquetá e Ilha do Governador, sendo as únicas rotas existentes na Baía de Guanabara para transporte de passageiros e cargas (PACÍFICO, 2010, p. 16).

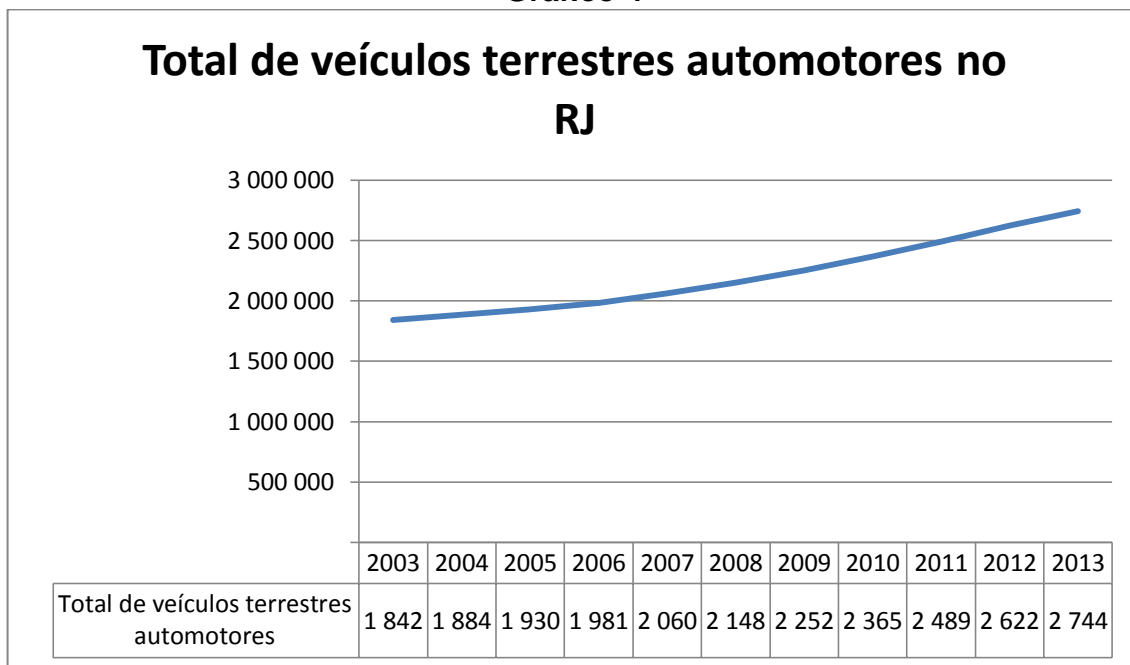
Em 2010, a Barcas S/A foi comprada pela CCR, consórcio formado pelas empresas Soares Penido, Camargo Corrêa e Andrade Gutierrez, se tornando a CCR Barcas S/A.

2.6 DEBATE ATUAL

Há cerca de cinco anos, o debate sobre a mobilidade urbana tem se tornado cada vez maior, com a isenção temporária do IPI para os carros de passeio. Isso proporcionou preços melhores para o consumidor final que optou pelo transporte individual ao invés do transporte coletivo e de massa. Sem obras significativas para

aberturas de novas vias e com o aumento do número de automóveis de 1.842.000 em 2003 para 2.744.000 em 2013, na cidade do Rio de Janeiro, por exemplo, o trânsito ficou cada vez mais congestionado, dado o aumento expressivo do número de carros nas ruas, como é possível observar no gráfico 4, abaixo.

Gráfico 4



Fonte: Armazém de Dados (PCRJ), 2014

Discute-se se o que está sendo feito é, de fato, o melhor para a população, ou se está sendo feito já com “prazo de validade”, dado que as “Trans¹⁰” inauguradas pela Prefeitura do Rio de Janeiro iniciam já saturadas e com viagens superlotadas.

2.7 CARACTERÍSTICAS DE CADA MODELO DE TRANSPORTE PÚBLICO

Neste tópico serão abordadas as diferenças, as vantagens e as desvantagens de cada modelo de transporte público que está sendo estudado neste trabalho: o modelo rodoviário, baseado no ônibus, o modelo ferroviário, baseado nos trens urbanos, no metrô, tanto subterrâneo, como de superfície, no Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) e, por fim, no aquaviário.

¹⁰ São chamadas de “Trans” os corredores de BRTs construídos no Rio de Janeiro, dado seus nomes começam exatamente por este prefixo: TransOeste, TransCarioca, TransOlímpica e TransBrasil.

2.7.1 Modelo Rodoviário

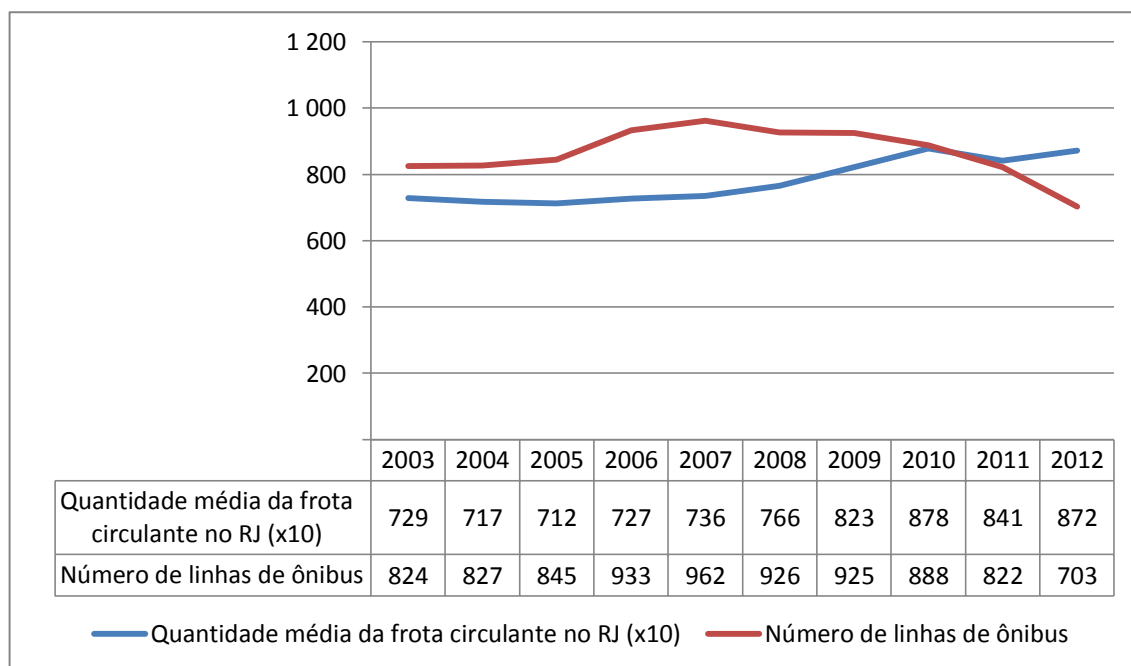
Caracterizado por ser um modelo com predominância dos ônibus, estes veículos utilizam motor à combustão, em sua maioria abastecidos com diesel e tem uso terrestre. (CARDOSO, B., 2012, p.40)

Comparando com o modelo ferroviário, o rodoviário tem vantagens nas viagens de curta e média distância, além de flexibilidade por circular dentro da área urbana e, por fim, ter um custo de implementação menor. Basta uma via pavimentada, ou de terra, além do próprio ônibus, para que o sistema possa funcionar. Este modelo serve, principalmente, para alimentar outros modais, como o trem e o metrô, por exemplo. (CARDOSO, B., 2012, p.40)

Todavia, exatamente por ter alta flexibilidade, o modelo rodoviário não permite que haja desenvolvimento econômico por onde passa. Por correr o risco de ter seu trajeto alterado, assim como seus pontos de parada, não há como prever se a abertura de um novo negócio, por exemplo, esperando o fluxo de passageiros que por ali irão passar, será um sucesso.

O gráfico abaixo mostra a evolução da frota de ônibus circulante no Rio de Janeiro, concomitante com as linhas convencionais. Percebe-se que há uma alternância a partir de 2011, ano em que as linhas começam a ser reguladas.

Gráfico 5



Fonte: Armazém de Dados (PCRJ), 2013

Além disso, por ser um veículo desconfortável, em comparação com os trens, o ônibus também não permite a mobilidade adequada da população por todo o perímetro urbano. Portanto, caso os polos geradores de emprego estejam localizados em apenas uma região, a tendência é de maior adensamento urbano em torno destas localidades, deixando a periferia mais vazia, havendo, então, maior opção pelo modelo rodoviário.

2.6.1.1 BRTs

O BRT é um sistema onde um ônibus de grande capacidade circula por uma via exclusiva. Foi implantado nos anos 1970 pelo urbanista Jaime Lerner, então prefeito de Curitiba, capital do Paraná. A ideia original é que este modal sirva como uma alternativa barata e que o contingente populacional local não justifique o gasto em trens e/ou metrô. Atualmente é exportado para diversas cidades do país, como Rio de Janeiro, Belo Horizonte e Recife, e do mundo, como Cidade da Guatemala, na Guatemala e Bogotá, na Colômbia.

Na capital fluminense, é um método criticado por não atender de maneira adequada seus milhares de passageiros. Além disso, o valor gasto nas obras é comparável ao gasto de uma linha de metrô, que transporta mais pessoas, com mais velocidade e em menos tempo.

Os sistemas de BRT da capital fluminense contam com 229 ônibus articulados, 104 estações, 450 mil passageiros transportados por dia e 102 quilômetros. Além disso, estão em construção o BRT TransBrasil e TransOlímpica, com previsão de inauguração para 2016, como já citado anteriormente. Quando os quatro corredores estiverem em operação, serão 157 quilômetros de vias, com 757 ônibus articulados e investimentos totais de aproximadamente R\$ 6 bilhões. (FETRANSPOR, 2014).

A operação do BRT TransOeste economiza, em média, 13,2% de combustível e reduz 65,5% a emissão de material particulado (fumaça preta) (FETRANSPOR, 2012, p. 24).

2.6.1.2 BRSs

O BRS é parecido com o BRT, porém mais simplificado. Consiste em segregar uma via já existente para operação exclusiva dos ônibus convencionais. Além disso, as linhas existentes deverão parar em pontos determinados e não onde o passageiro quiser, como ocorre normalmente. Esta medida economiza até 20% do tempo de viagem e reduz a emissão de gases poluentes, além de reduzir em 10% a frota circulante nas ruas, assim como gerar economia de combustível. Já existe no Rio de Janeiro desde 2011, além de estar sendo implementado na cidade de São Paulo e em Niterói cidade da RMRJ. (FETRANSPOR, 2012, p. 22).

2.7.2 Modelo Ferroviário

O modelo ferroviário se diferencia por diversos fatores, o primeiro é a necessidade de obras e a exclusividade do leito onde o veículo irá passar, ou seja, os trilhos. Comparado com os ônibus, seu custo operacional é mais baixo, apesar de não ter a mesma flexibilidade, já que, para operar, necessita de estações. Os principais pontos positivos com o uso do transporte ferroviário, seja ele qual for, são (CARDOSO, B., 2012, p. 39):

- “Redução de congestionamentos;
- Economias de custo da instalação;
- Economias do consumidor;
- Diversidade do transporte;
- Segurança da estrada;
- Qualidade do meio ambiente;
- Uso eficiente do solo;
- Desenvolvimento econômico;
- Coesão da comunidade;
- Saúde pública.”

Por possuir pontos fixos, o modelo ferroviário proporciona o desenvolvimento da economia do local por onde passa, pois há a certeza de movimento dos passageiros, possibilitando a abertura de novos negócios e moradias.

2.6.2.1 Trens Urbanos

O trem urbano é um veículo de transporte de passageiros operado sobre trilhos, movido por eletricidade. Vem sendo utilizado em diversas regiões do mundo para cobrir extensas áreas urbanas. Sua principal vantagem é levar milhares de passageiros, ao mesmo tempo, por grandes distâncias, em curto período de tempo, se comparado com o transporte rodoviário.

Todavia, por ter menor flexibilidade, há como ponto negativo principal uma maior necessidade de transbordo.

2.6.2.2 Metrô

O metrô é uma das experiências de transporte urbano mais antigas, datando do século XIX, no ano de 1863, com origem em Londres. Para sua diferenciação sobre os demais meios de transporte, existem três características principais:

- Ser elétrico;
- Ser independente dos demais sistemas de transporte;
- Ter frequência constante.

Por ser um meio de transporte que, na maioria das vezes, circula pelo subterrâneo das cidades, possui uma flexibilidade muito maior para atingir os mais distintos pontos, diferente do trem urbano. Todavia, para minimizar custos das obras, algumas linhas, como por exemplo, a Linha 2 do Rio de Janeiro, são na superfície.

Este meio de transporte também se qualifica por ser um modelo mais caro que os demais. Todavia, pelo fato de ser um sistema independente e possuir uma constante frequência entre os trens, possui grande eficiência operacional, o que faz valer a pena sua construção. O metrô, assim como o trem, pode carregar uma grande quantidade de passageiros de uma única vez, permitindo assim uma maior e mais rápida mobilidade da população que utiliza o sistema.

2.6.2.3 Bonde

O bonde é uma versão antiga do VLT, tendo suas primeiras versões datadas do início do século XIX¹¹, quando eram movidos por tração animal. Após evoluções tecnológicas, passou a ser movido por eletricidade ainda no mesmo século, e em alguns casos a vapor. Geralmente, sua configuração comporta em torno de 30 pessoas, em um carro aberto, circulando por trilhos e compartilhando a via com os demais veículos.

Atualmente, por conta de adequações tecnológicas e pelo adensamento populacional dos grandes centros urbanos, o bonde tem sido substituído pelos VLTs, onde já existem, como em Bruxelas na Bélgica e no Porto em Portugal. Todavia, em alguns pontos específicos, como no bairro de Santa Teresa, no Rio de Janeiro, o sistema de bondes está sendo totalmente reformado, dado que é um sistema que atende de maneira adequada a população local e os turistas que visitam a região.

2.6.2.4 Veículo Leve sobre Trilhos (VLT)

O VLT é um transporte sobre trilhos de capacidade menor que o metrô e o trem urbano, mas comparável ao ônibus, até mesmo por circular na via terrestre, sem necessidade de abrir túneis subterrâneos para sua operação. Os modelos mais modernos não necessitam de cabos suspensos para sua alimentação elétrica, dando mais segurança e confiabilidade ao sistema. Também pode ser considerado como uma evolução do bonde.

Além disso, por ser menor e mais ágil que os transportes sobre trilhos convencionais – trem e metrô –, pode facilmente substituir os ônibus em determinadas regiões. Atualmente, a Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro está implementando o VLT no Centro, principalmente na Zona Portuária, como modo de desafogar o trânsito da região, retirando milhares de ônibus que por ali circulam diariamente.

Por ser elétrico e sobre trilhos, ainda possui a vantagem de não emitir gases poluentes e preservar o asfalto – sem necessidade de trocar a malha asfáltica a cada certo período de tempo por conta do desgaste. Ou seja, como os demais

¹¹ http://www.welshwales.co.uk/mumbles_railway_swansea.htm (Acessado em: 29 de novembro de 2014)

veículos ferroviários, são ambientalmente corretos. É um modelo de transporte amplamente utilizado em diversas capitais europeias, como Bruxelas, Helsinque e Oslo, com comprovado sucesso.

Por fim, a previsão de operação no Rio de Janeiro, é de seis linhas, com 42 estações, espalhadas por 28 quilômetros de trilhos integrando trens, metrô, barcas, BRT, ônibus convencionais, teleférico da Providência e Aeroporto Santos Dumont. Será o modal de maior integração da RMRJ. Espera-se transportar 285 mil passageiros por dia.

2.7.3 Modelo Aquaviário

O modelo aquaviário é aqui representado pelas barcas que fazem a travessia da Baía de Guanabara. É uma embarcação marítima apropriada para levar passageiros e cargas.

Atualmente é operada pela concessionária CCR Barcas, que opera linhas entre a Praça XV, no centro do Rio de Janeiro e a Ilha de Paquetá, Cocotá (Ilha do Governador) e Niterói (Charitas e Araribóia). Além disso, há também linha uma linha entre Mangaratiba, Angra dos Reis e Ilha Grande, na Costa Verde.

A concessionária administra 24 embarcações, seis linhas e transporta cerca de 110 mil passageiros por dia, na quarta maior operação aquaviária do mundo e é um dos principais modais de integração do lado leste da RMRJ com a capital, contando com a rapidez que às vezes não há, pelos congestionamentos na Ponte.

O Gráfico 6, abaixo, apresenta a evolução do número de passageiros no sistema hidroviário (barcas) entre 2003 e 2012, sendo clara uma evolução a partir de 2007, com os investimentos da concessionária na compra de novas barcas e reformas das estações.

Gráfico 6



Fonte: Armazém de Dados (PCRJ), 2013

2.8 POLÍTICAS PÚBLICAS ATUAIS DE MOBILIDADE URBANA

Nos anos 1990, houve um importante investimento no transporte sobre trilhos, mais especificamente no metrô, durante a gestão do governador Marcelo Allencar (1995 – 1999), que terminou de construir a atual Linha 2 (Pavuna – Estácio), totalizando 16 estações, além de substituir os trens de VLT, até então utilizados, pelos trens de metrô, em operação até hoje. Durante os anos seguintes, o investimento caiu, com a inauguração de apenas seis estações.

Atualmente está em curso a construção da Linha 4 (Ipanema/General Osório – Jardim Oceânico), com previsão para ser inaugurada em 2016. Desde meados dos anos 2000, o investimento no transporte público caiu subitamente, voltando a tona apenas no início dos anos 2010, com a construção das redes de BRT, do VLT no Centro e da já citada Linha 4. Além disso, há também a modernização dos trens e do sistema férreo da SuperVia.

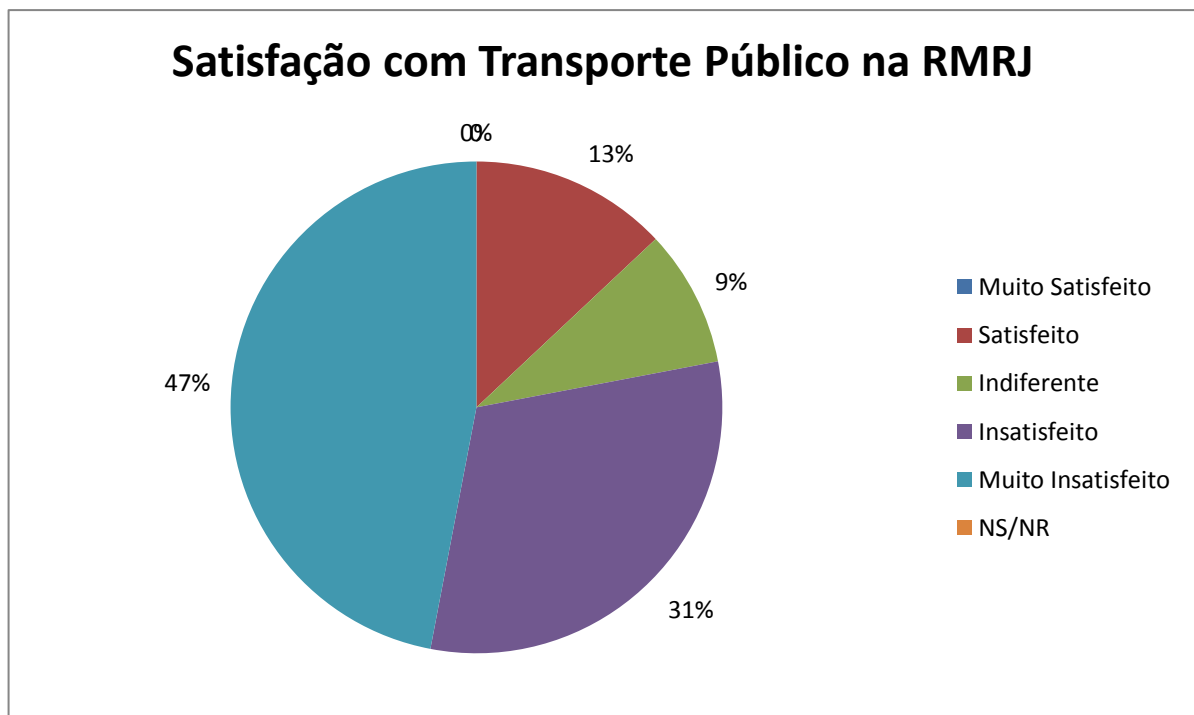
O Mapa 3, abaixo, mostra os diversos modais de transporte urbano que temos em operação e em construção na RMRJ, com destaque para os ramais de trem e os corredores de BRT, que, juntos, praticamente circundam a capital.

Mapa 3



Fonte: Skyscrapercity¹²

Gráfico 7



Fonte: DAPP/FGV, 2014, p. 11

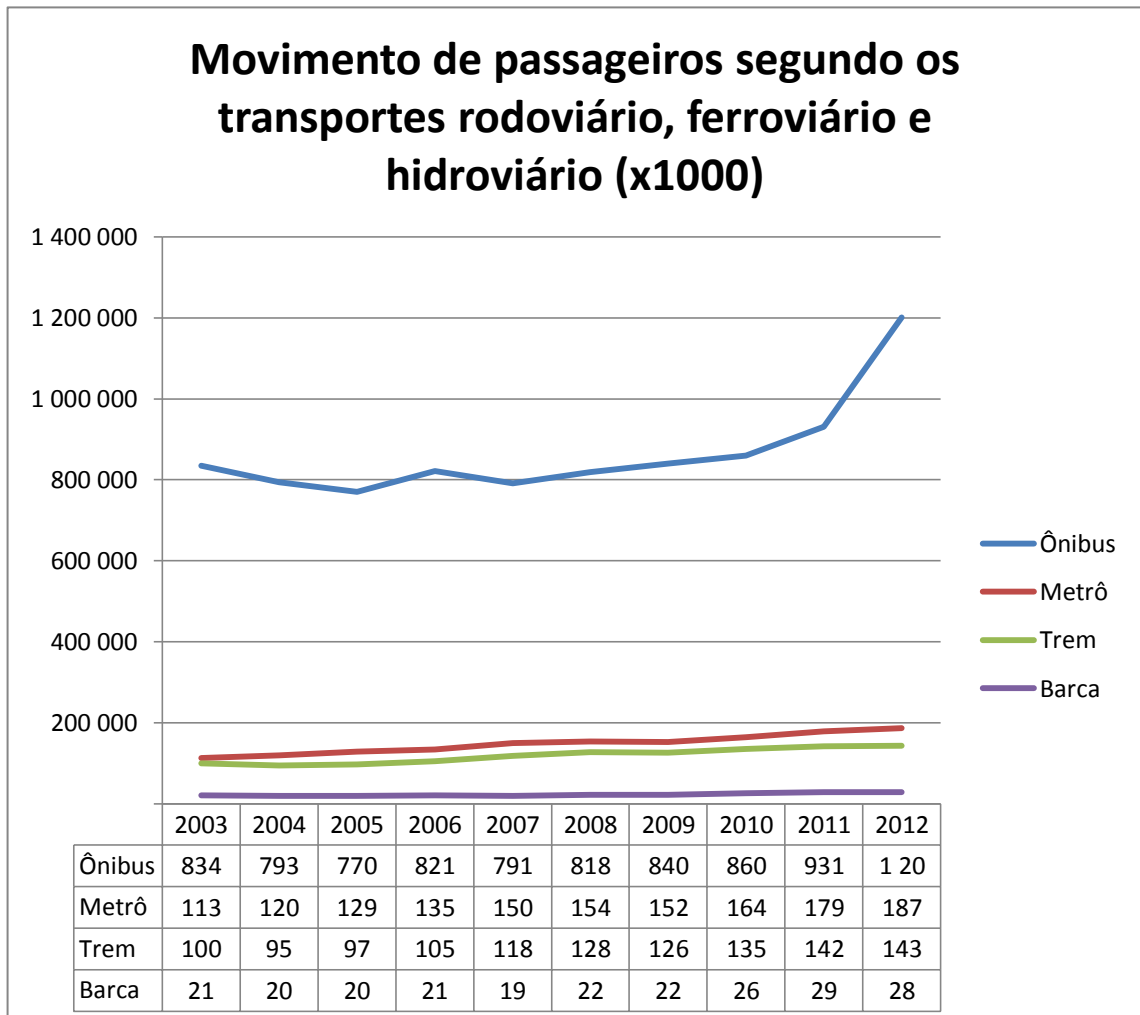
¹² http://s9.postimg.org/6mwmp0y4f/Rio_mapa_Henryabreu.jpg (Acessado em: 1 de novembro de 2014).

Gráfico 8



Fonte: Armazém de Dados (PCRJ), 2013

Gráfico 9



Fonte: Armazém de Dados (PCRJ), 2013

2.9.1 LEI DA MOBILIDADE URBANA

2.9.1.1 Definições da Lei da Mobilidade Urbana

Segundo a lei 12.587, de 3 de janeiro de 2012, a “Lei da Mobilidade Urbana” é

a Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano (...), objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município¹³.

Em seu Artigo 1º, a lei diz que

a Política Nacional de Mobilidade Urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano (...), objetivando a integração entre os diferentes modos de transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território do Município.

Já seu Artigo 2º diz que

a Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

No Artigo 4º, consideram-se

I - transporte urbano: conjunto dos modos e serviços de transporte público e privado utilizados para o deslocamento de pessoas e cargas nas cidades integrantes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; e II - mobilidade urbana: condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano;

Por fim, em seu Artigo 7º, objetivam-se

I - reduzir as desigualdades e promover a inclusão social; II - promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais; III - proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade; IV - promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e V - consolidar a gestão

¹³ http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/l12587.htm (Acessado em: 15 de novembro de 2014)

democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

2.9.1.2 Análise crítica da lei

Após esta breve apresentação do Plano Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), é possível perceber que há preocupação com uma melhora no sistema de transporte público para a população, no sentido de que todos tenham acesso a serviços eficazes, eficientes e efetivos.

Todavia, a maior preocupação do PNMU é a integração da mobilidade urbana, seja ela de passageiros ou de cargas – também apresentado na lei em questão – com o espaço urbano e a democratização do transporte público com a sociedade, ou seja, o acesso amplo e irrestrito a todas as camadas da população.

Levando em consideração que a mobilidade urbana é uma questão cada vez mais complexa em grandes centros urbanos que cresce de maneira desordenada, atrelado a índices ruins de saúde, já citados anteriormente, sente-se falta de uma visão holística na formulação e nas preocupações do que foi debatido e proposto. É importante ressaltar que, em nenhum momento, há menção ao termo “qualidade de vida” na referida lei, o que demonstra um possível esquecimento, ou descaso, em relação ao tema tão importante e em voga nos debates sobre mobilidade urbana.

2.10 MODELO PROPOSTO

O modelo colocado tipo por ideal por especialistas, como os engenheiros Fernando MacDowell e Luiz Paulo Corrêa da Rocha, para a RMRJ, é o fortalecimento do modelo ferroviário, seja nos trens urbanos, VLT ou metrô, além do modelo aquaviário, para realizar a integração com os municípios que margeiam a Baía de Guanabara.

No caso dos trens urbanos, é preciso renovar toda a frota de trens, o que já está sendo feito pelo Governo do Estado em parceria com a concessionária. Além disso, para aumentar o conforto, o intervalo entre uma composição e outra deve cair. Dessa forma, aumenta-se o número de viagens diárias e, como consequência, a

oferta de assentos. Isso reduz a lotação dos trens, principalmente nos horários de pico.

Segundo a concessionária SuperVia estes são investimentos que já estão sendo realizados, assim como a troca dos trilhos e a modernização do cabeamento aéreo, responsável pela eletricidade do trem.

Já sob a ótica do metrô, o investimento que deve ser realizado é muito maior. A cidade do Rio de Janeiro, após a conclusão da Linha 4, terá apenas três linhas de metrô, que beneficiam mais a Zona Sul, onde a oferta de transportes já é grande, do que as demais áreas da cidade.

Portanto, novas linhas devem ser construídas, de modo a integrar cada vez mais as distintas regiões da cidade. Além disso, dada a conurbação em que vivemos, a expansão para a Baixada Fluminense, Niterói, São Gonçalo e Itaboraí também se faz necessária. Principalmente se levada em consideração a intensa movimentação pendular entre todos estes municípios e a capital, grande geradora de empregos da RMRJ. Neste caso, urge a implantação da Linha 3 do metrô, entre Itaboraí e Niterói, que auxiliará no transporte de passageiros desta região.

O VLT, como transporte intrabairros, não é um dos protagonistas da solução para a mobilidade urbana, todavia, a sua construção poderia fazer com que os centros de cada bairro ficassem menos congestionados, já que ele substitui o ônibus e integra os diversos modais.

A barca, como representante do modelo aquaviário, serve como uma alternativa barata e de rápida construção para contornar o elevado tempo que é gasto na construção das linhas de trem e metrô para a zona leste da RMRJ. Todavia, não há projetos que permitam a ligação da capital com São Gonçalo e Magé, por exemplo, obrigando milhares de trabalhadores a enfrentarem horas de trânsito tanto na ida, como na volta.

Por fim, é preciso que todos os modais, tanto o ferroviário, como rodoviário e aquaviário, estejam integrados entre si, não só fisicamente, mas como na tarifa. Atualmente, o Bilhete Único permite que o cidadão utilize mais de um modal por uma tarifa única, sem a necessidade de gastar duas vezes com passagem em uma viagem. No final do mês, isso permite maior sobra no salário e, conseqüentemente, mais dinheiro para gastar, o que pode, então, elevar sua qualidade de vida. A

diferença de preço é paga pelo Governo do Estado para as concessionárias por meio de subsídios.

Capítulo 3

CAPÍTULO 3 – ENTREVISTAS E RESULTADOS

Como forma de dar consistência aos temas percorridos neste trabalho, fizeram-se necessárias entrevistas com legisladores e especialistas das políticas públicas de mobilidade urbana e de qualidade de vida na RMRJ, com um foco maior na cidade do Rio de Janeiro. As transcrições de todas estas entrevistas estão disponíveis ao final deste trabalho, no Anexo II.

Para tanto, foram entrevistados os seguintes especialistas:

- Deputado Estadual Luiz Paulo Corrêa da Rocha
- Professor e Engenheiro Fernando MacDowell

Os temas foram abordados da forma como um *outsider* (BECKER, 2009) da máquina pública os enxerga, mas como especialistas nos assuntos.

A princípio, os secretários estadual e municipal de Envelhecimento Saudável e Qualidade de Vida também seriam entrevistados e o tema seria incluído neste trabalho. Todavia, após pesquisa acerca da organização interna, dos projetos e da missão e visão de ambas as Secretarias, percebeu-se que elas trabalham unicamente para a qualidade de vida da terceira idade, não abrangendo a população como um todo.

A missão da Secretaria de Envelhecimento Saudável e Qualidade de Vida do Rio de Janeiro, é “implementar e promover políticas públicas, proporcionando qualidade de vida ao idoso da cidade do Rio de Janeiro” e sua visão é “ser referência nacional nas políticas públicas de qualidade de vida para o idoso”¹⁴.

Já a Secretaria Estadual de Envelhecimento Saudável e Qualidade de Vida

“é a instância do Governo Estadual voltada para a elaboração, desenvolvimento e implementação de políticas públicas específicas para a população da terceira idade através do desenvolvimento integrado de ações de natureza e iniciativa pública e da sociedade civil organizada, atendendo aos preceitos da Lei que dispõe sobre a Política Nacional do Idoso (Lei 8.842/94) e do Estatuto do Idoso (Lei 10.741/03).” (RIO DE JANEIRO, Secretaria Estadual de Envelhecimento Saudável e Qualidade de Vida. Em:

¹⁴ <http://www.rio.rj.gov.br/web/sesqv/exibeConteudo?article-id=93408> (Acessado em: 2 de dezembro de 2014).

<<http://www.rj.gov.br/web/seesqv/exibeconteudo?article-id=1429331>>.
Acesso em: 2 de dezembro de 2014).

E tem também entre seus objetivos:

“... a formulação e execução da Política Estadual do idoso; a articulação de ações com redes de atendimento já existentes; o fomento da prática de exercícios e atividades afins; o incentivo à sociabilização; a divulgação de informações de interesse à terceira idade; o desenvolvimento de políticas que assegurem os direitos dos idosos; e a implementação de ações de prevenção e combate à violência, entre outros.” (RIO DE JANEIRO, Secretaria Estadual de Envelhecimento Saudável e Qualidade de Vida. Em: <<http://www.rj.gov.br/web/seesqv/exibeconteudo?article-id=1429331>>. Acesso em: 2 de dezembro de 2014).

Logo, por serem duas secretarias tão imbricadas com o tema da terceira idade, dispensaram-se as entrevistas que seriam realizadas com elas, já que não haveria disponíveis nestas pastas para atender aos anseios que é relacionar a mobilidade urbana com a qualidade de vida de toda a população e não apenas uma faixa dela, especificamente os idosos. Além disso, o tema foi retirado do escopo desta dissertação, por ir muito além do proposto a ser estudado aqui.

3.1 ANÁLISE DA ENTREVISTA COM PROFESSOR E ENGENHEIRO FERNANDO MACDOWELL

Com a experiência de quem já foi diretor do Metrô no Rio de Janeiro, à época de sua construção e inauguração, assim como consultor na área de transportes, servindo por diversas ocasiões ao poder público, o Professor Fernando MacDowell é engenheiro civil com especialização em engenharia de transportes. Além disso, é defensor do uso dos trilhos no transporte público do Rio de Janeiro, ao invés dos investimentos em BRT, realizados pela PCRJ.

Para MacDowell, não há, atualmente, uma perspectiva de melhora sustentável na mobilidade urbana da RMRJ. No caso dos BRTs, ele exemplifica com o TransOeste, em que uma faixa de carros foi segregada para os ônibus e, com isso, os carros ficaram ainda mais engarrafados que antes. Dessa forma, há maior emissão de CO₂ no ambiente, mais tempo perdido no trânsito, mais consumo de combustível e mais desgaste dos veículos e do asfalto. Ou seja, mesmo que o BRT

tenha causado uma queda de emissão de gases poluentes por parte dos ônibus, há um efeito colateral que é o da emissão por parte dos carros, o que não é contabilizado nas estatísticas oficiais.

Além do mais, MacDowell também rebate as posições da PCRJ, quando dizem que o BRT é sustentável economicamente, enquanto o VLT não. Para ele, se o metrô consegue manter-se com uma tarifa de R\$3,50, tendo, em média, 550 mil passageiros por dia, o transporte sobre trilhos é financeiramente viável em qualquer hipótese, no Rio de Janeiro.

Por fim, também são importantes medidas que criem desincentivos ao uso dos carros. Novamente, o caso do TransOeste mostra que, quem mora na Avenida das Américas, no caminho do BRT, não deixou de utilizar o carro, pois não houve incentivo para que o usuário o deixasse em casa e passasse a utilizar o transporte público. Exatamente por isso que os congestionamentos aumentaram, a partir da inauguração do modal, em 2012.

3.2 ANÁLISE DA ENTREVISTA COM DEPUTADO ESTADUAL E ENGENHEIRO LUIZ PAULO CORRÊA DA ROCHA

Com a experiência de quem já foi secretário municipal de transportes, secretário estadual de obras e vice-governador do estado do Rio de Janeiro, Luiz Paulo Corrêa da Rocha defende os investimentos massivos no transporte sobre trilhos.

Para ele, a lógica dos investimentos atuais está equivocada em todos os sentidos: tanto no que está sendo investido nos trilhos, mas principalmente nos BRTs. Sua opinião é de que o que está sendo gasto com a Linha 4 do metrô poderia ser melhor utilizado para revitalizar todos os trens, estações e sistemas de comunicação da SuperVia, por exemplo, “metrolizando” de vez os trens urbanos do Rio de Janeiro. Nessa lógica, acredita que o custo-benefício para a população seria muito maior, do que a simples implantação da Linha 4.

No caso dos BRTs, Corrêa da Rocha defende que haja uma solução, de fato, viável. Ele cita o caso do TransOeste que já nasceu com demanda muito acima de sua capacidade e o TransCarioca que divide ao meio, de maneira transversal, a

cidade. Em uma analogia, é possível comparar com a divisão feita pelas linhas de trem, nas Zonas Norte e Oeste, onde os bairros são divididos, segregando a região.

Outro ponto fulcral no desenvolvimento da RMRJ e que ajudaria na solução dos problemas de mobilidade, é a integração entre os municípios e o governo do estado. Atualmente não há nenhum órgão governamental que vise integrar as conversas sobre assuntos de cunho metropolitano, dificultando a tomada de medidas que auxiliem na solução de problemas que afetam não somente a capital, mas também a Baixada Fluminense e o Leste da RMRJ. Para Corrêa da Rocha, o problema não se restringe somente ao caso da mobilidade, mas também ao meio-ambiente, por exemplo.

CONCLUSÃO

CONCLUSÃO

Desde o início do século XXI o debate sobre mobilidade urbana vem se intensificando.

Unicamente no que diz respeito à engenharia de transportes, a mobilidade urbana tem sido objeto de estudos tanto sociais, como econômicos e até mesmo de saúde, para demonstrar como afeta a sociedade como um todo de maneira transversal. Atualmente são realizados diversos seminários e palestras pelas mais diversas entidades, estejam diretamente ligadas ao tema, ou não. Por exemplo, a CNI, jornal O Globo e ONGs, assim como órgãos governamentais, sejam do Executivo ou do Legislativo, nos níveis municipal, estadual e federal.

O estudo do tema urge ainda mais levando em consideração a falta de investimentos adequados na área ao longo dos anos 1980, 1990 e na primeira metade da última década.

Há muitos anos que o transporte público na RMRJ foi marginalizado, sem a expansão adequada à sua população. Como vimos anteriormente, os trens foram ficando cada vez mais obsoletos, sem a devida manutenção, enquanto a rede metroviária ficou estagnada entre as linhas 1 e 2, sem ir ao encontro da real necessidade da sociedade. As barcas seguiram pelo mesmo caminho, tendo somente a substituição e ampliação de sua frota. Já os ônibus continuaram tendo uma presença importante e crescente, dado que é o modal mais barato e rápido de ser implantado.

Dessa forma, com uma política inadequada e sem um planejamento racional, o modelo rodoviário tomou conta do sistema de transporte público. Com o tempo, temos visto surgir consequências, como o descarrilamento de trens, a superlotação e congestionamentos no metrô e panes nas barcas que, de forma crescente e continuada, vêm traumatizando a vida do cidadão fluminense.

O planejamento racional e a implantação de uma rede de transporte público que atenda todas as necessidades da população da RMRJ de maneira satisfatória, não trará apenas benefícios econômicos, seja para a população, o governo ou as empresas, mas principalmente benefícios sociais para todos os cidadãos e, por consequência, para a comunidade em geral.

Com foco no modelo rodoviarista, as ruas ficaram saturadas, devido ao crescimento populacional, gerado principalmente pelas migrações internas que incharam as metrópoles. Congestionamentos perderam seu horário habitual do início da manhã e do final da tarde, ocorrendo a qualquer dia e a qualquer hora. Isto se deve em grande parte ao incentivo – ou a falta de desincentivo – ao uso do transporte particular: o carro.

Com os ônibus lotados e com o aumento da renda média do trabalhador, sendo alçada a condição de classe média, somado ao barateamento dos carros após a crise internacional¹⁵, um maior número de pessoas passou a comprar seu próprio carro. Além da ambição natural de alcançar num novo status, havia a falsa ilusão de comodidade, praticidade e rapidez, ao não mais depender do transporte público.

No final dos anos 2000, o Brasil chegou a uma condição onde dependia dos carros e dos ônibus para a mobilidade de sua população, impensável nos países desenvolvidos da Europa, por exemplo.

Todavia, após décadas de estagnação dos investimentos no setor, as concessões aos transportes de massa, trem, metrô e barcas, passaram a surtir efeitos. Além disso, com os grandes eventos que ocorrem nesta década na cidade do Rio de Janeiro¹⁶, o poder público passou a atuar mais diretamente, injetando verbas e começando obras que estavam há anos no papel.

No caso dos trens, pode-se citar a modernização do sistema de comunicação dos trens, da reforma na central de monitoramento de toda a rede, além da troca de dormentes e do cabeamento aéreo, assim como, o principal para o usuário, a modernização de 100% da frota e a reforma das estações, proporcionando maior conforto e rapidez nas viagens.

No metrô foram comprados 19 novos trens (114 carros) com o objetivo de aumentar o número de viagens e assentos disponíveis aos passageiros. Além disso, engavetado desde a segunda metade da década de 1990, a Linha 4 está em construção com previsão de inauguração para o primeiro semestre de 2016, a tempo

¹⁵ Como medida para incentivar a indústria a continuar produzindo e ao consumidor continuar comprando, o governo federal, em 2008, retirou o IPI da indústria automotiva e aumentou a oferta de crédito no mercado para as pessoas físicas.

¹⁶ Olimpíadas Militares, Copa do Mundo, 450 anos da fundação da cidade e Olimpíadas, além do incremento no número de turistas fora destas épocas.

das Olimpíadas. Também já está sendo negociada a construção da Linha 3, que ligará Itaboraí a Niterói, integrando-se com as barcas, passando pelo centro de São Gonçalo. Por fim, também estão sendo realizados estudos técnicos para levar a expandir a Linha 4 para o Recreio (a partir do Jardim Oceânico, na Barra da Tijuca) e para o Centro (a partir da PUC, na Gávea).

Já nas barcas, o cenário é menos alentador do que nos demais modais. Apesar da compra de novas embarcações, proporcionando maior conforto e maior número de viagens, além de reduzir o tempo de travessia na Baía de Guanabara, o sistema não expandiu e tampouco há previsão para que isso ocorra. Na RMRJ operam apenas quatro linhas, todas ligando o Centro do Rio a Niterói, Ilha do Governador e Ilha de Paqueta. Espera-se que em um futuro próximo ocorram novas ligações, com São Gonçalo, Cidade Universitária e Magé, criando menos dependência dos demais modais, principalmente o rodoviário.

O ônibus, por fim, integra o modal ao qual se pretende dar menos destaque no futuro, em contraposição ao curso de nossa História. Apesar disso, a Prefeitura do Rio de Janeiro está levando a cabo seu projeto de implementar quatro linhas de BRTs – a TransOeste, TransCarioca, TransOlimpica e TransBrasil. Com o intuito de apenas servir de solução em curto prazo, existem ideias de, quando o sistema já estiver saturado, transformar o BRT em VLT. Aproveitar-se-iam as estações e os corredores exclusivos já construídos.

Mesmo tendo capacidade para transportar milhares de passageiros a mais do que transporta a cada dia, o sistema da SuperVia, por exemplo, ainda não é comparável com o que transportam os ônibus na cidade do Rio de Janeiro, de acordo com o gráfico 8. O mesmo pode ser dito sobre o metrô, que opera com capacidade semelhante dos trens urbanos. Apenas mais um sinal e a perfeita exemplificação sobre como os investimentos no principal modelo de transporte foram marginalizados em detrimento de algo barato, rápido e simples de ser implantado.

Aproveitando a recente expansão da Zona Oeste pelo eixo sul (via Barra da Tijuca e Recreio dos Bandeirantes), é o momento ideal para o governo do estado continuar com a expansão do metrô até o encontro com os trens em Santa Cruz e Campo Grande. O estudo de demanda já foi realizado, se partirmos do pressuposto

que o público que utiliza o BRT TransOeste será o mesmo que passará a usar o metrô. Pelo eixo norte (via Zona Norte, Bangu e Campo Grande), o trem pode atender ainda mais passageiros, caso ocorra uma reorganização das linhas de ônibus que passam pela Avenida Brasil, de modo a não competir com os trilhos.

Além disso, de modo a incentivar o cidadão a deixar seu carro em casa, diversas medidas já implantadas em outras grandes cidades, como Londres, Nova Iorque e Paris, que poderiam ser postas em prática no Rio de Janeiro e em sua Região Metropolitana, tais como: a redução do número de vagas e aumento da tarifa das que restarem, principalmente no Centro e nos centros de grandes bairros, tarifa flutuante nos pedágios e nos transportes públicos¹⁷, taxaço para circular na área central, ampliação da malha cicloviária, campanhas educativas a respeito dos benefícios de não utilizar o carro e fechamento de ruas e avenidas para criação de bulevares e parques abertos ao público.

As políticas públicas de mobilidade urbana na RMRJ precisam ser rediscutidas em conjunto com as entidades especializadas no tema. Antes o carioca ficava feliz por não ter o mesmo trânsito que São Paulo, famoso por seus congestionamentos diários com centenas de quilômetros. Atualmente, apesar de não termos a mesma dimensão, vivemos na mesma percepção de imobilidade em que o paulistano vive.

Investir no transporte de massas não é apenas investir no tempo que o cidadão irá ganhar em seu trajeto, mas sim na qualidade de vida como um todo. Uma hora a menos no caminho para o trabalho significam duas horas a menos de viagem, ao final do dia. Logo, serão duas horas que o cidadão poderá utilizar livremente, seja dormindo mais, ou compartilhando momentos de lazer com a sua família, dentre outros.

Menos carros nas ruas significam também menos gases poluentes na atmosfera, menos concentração de calor, menor poluição visual e sonora. Com a soma de todos estes fatores termos, como resultado, a diminuição do estresse da população e, ao final das contas, será um grande benefício dado que ajudará a

¹⁷ Nos horários de pico, o pedágio irá cobrar mais caro enquanto o transporte público terá uma tarifa menor e vice-versa.

desafogar o sistema público de saúde, pois serão menos problemas cardíacos e respiratórios, ressaltando a QV da população.

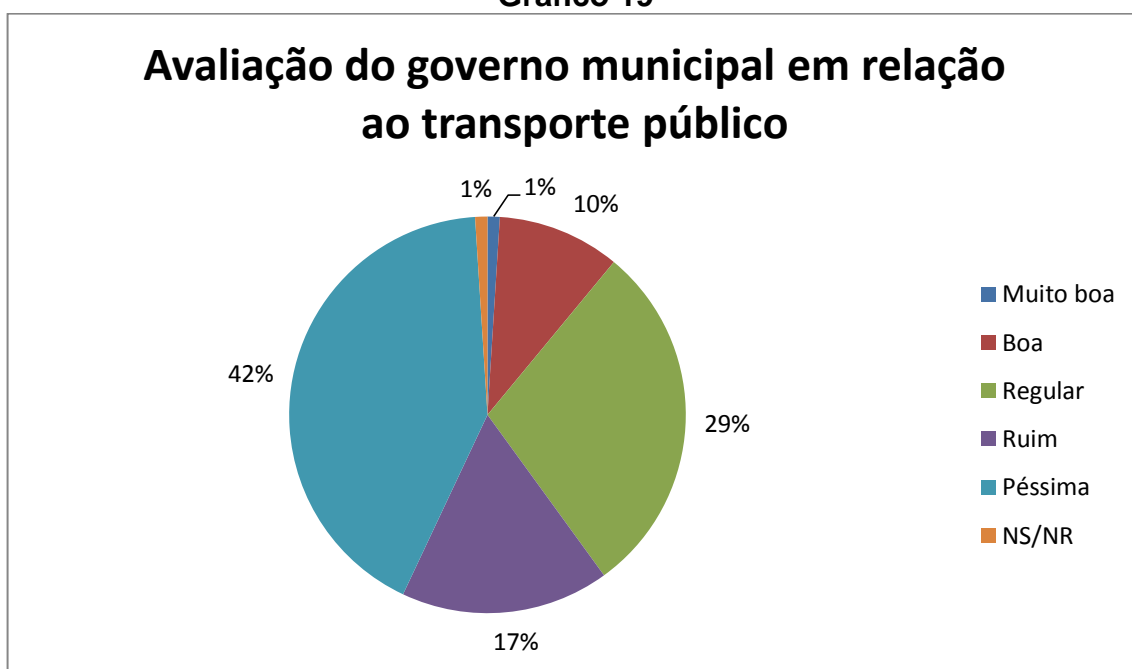
Este estudo se propôs a analisar e verificar como as políticas de mobilidade urbana evoluíram nos últimos 50 anos, após o fim do uso dos bondes na cidade do Rio de Janeiro, até os dias atuais. Contudo, vale ressaltar que o transporte necessário para a Zona Sul do Rio de Janeiro não é necessariamente o mesmo transporte que a cidade de Itaboraí necessita. Assim como Nova Iguaçu pode não ter a mesma necessidade de Magé.

Por isso, apesar de diversos estudos já realizados, com o objetivo de alcançar a melhoria da qualidade do serviço prestado pelo transporte público carioca e fluminense, é preciso que se façam novas pesquisas sobre o modelo ideal para cada microrregião da RMRJ. Desta forma, será possível construir um sistema integrado que tenha maior eficiência no que tange a qualidade prestada ao usuário.

Além disso, muito é dito sobre o transporte de massas, assim como este próprio trabalho, mas pouco é falado sobre o transporte individual não motorizado. Ou seja, os deslocamentos a pé ou por bicicleta. Estas são formas que, além de ajudarem no equilíbrio do sistema público, também são benéficas ao próprio ser humano que passa a realizar exercícios físicos, importantes para uma boa saúde e, como consequência, uma boa qualidade de vida. Por isso, além dos melhores modais para cada microrregião, é urgente que se faça um estudo detalhado sobre a implantação de uma malha cicloviária que cubra não somente a cidade do Rio de Janeiro, como as demais cidades da RMRJ e que a bicicleta esteja integrada com os trens, metrô, barcas e ônibus. Também é importante o incentivo aos deslocamentos a pé, que deixam de ser feitos por insegurança e falta de manutenção adequada no passeio público, que acabam causando acidentes, principalmente à população mais idosa.

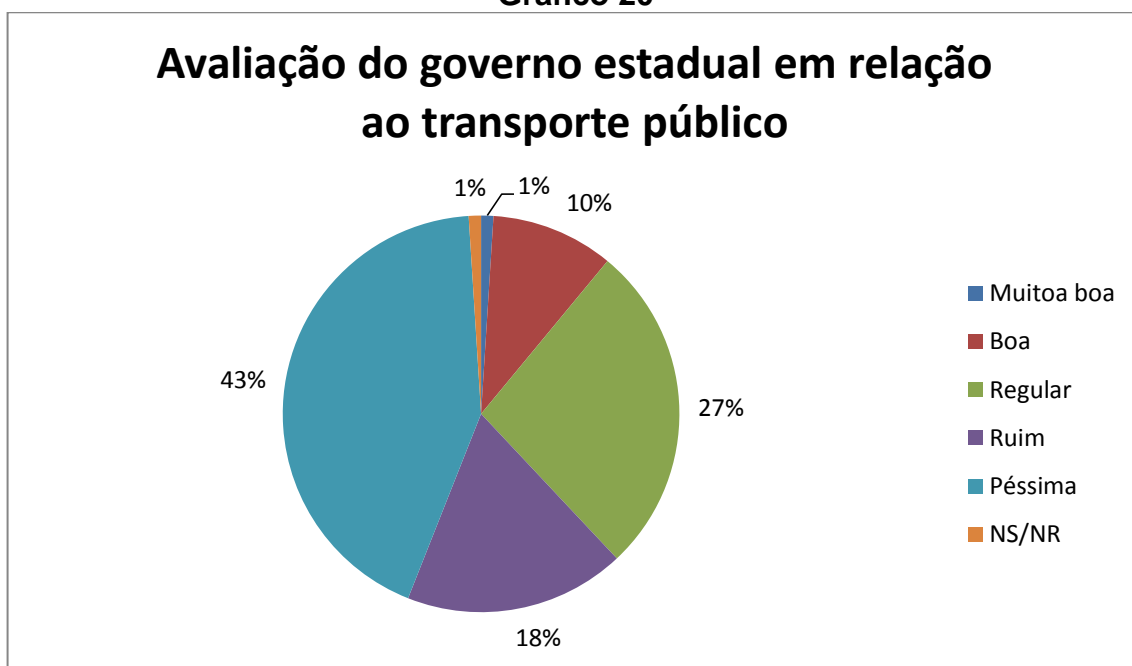
Enquanto os investimentos estatais continuarem sendo feitos majoritariamente no transporte sobre pneus, a tendência é que a avaliação dos governos municipal e estadual continue como apresentada nos gráficos 19 e 20, a seguir, ou seja, 60% da população consideram ruim ou péssima a gestão do poder público em relação ao transporte público.

Gráfico 19



Fonte: DAPP/FGV, 2014, p. 38

Gráfico 20



Fonte: DAPP/FGV, 2014, p. 40

Logo, após a apresentação dos gráficos demonstrando a insatisfação da população da RMRJ com o modo o qual o transporte público é gerido, torna-se evidente que não há uma sinergia entre a sociedade, especialistas e o Estado.

Enquanto forem investidos R\$ 6 bilhões em ônibus, ao invés de utilizar estes recursos para construir uma nova linha de metrô, ou para reformar todas as estações de trem, os passageiros continuarão tendo um atendimento precário nos demais modais de transporte.

A entrevista realizada com o Professor e Engenheiro Fernando MacDowell demonstra claramente como os caminhos seguidos pelo poder público não são os ideais para o desenvolvimento da mobilidade urbana como deveria ser na RMRJ. Os investimentos nos últimos anos demonstram que o governo do estado, responsável pelas barcas, metrô e trens, fez investimentos tímidos, em conjunto com seus concessionários. A única obra que causará grande impacto será a Linha 4 do metrô.

Já o governo municipal do Rio de Janeiro vem investindo sistematicamente nos ônibus dos BRTs, como medida de melhorar a mobilidade de população. Tendo em vista um pensamento de que “é melhor BRT do que nada” é claro que o modal tem suas vantagens. Todavia, a capacidade técnica de suportar a demanda o torna praticamente obsoleto, já que os passageiros continuam desconfortáveis, tal como estariam nos ônibus convencionais.

Por conta disso que, mesmo não sendo responsável pelos transportes de massa, a Prefeitura poderia investir nos trilhos do VLT, tal como está sendo feito no Centro. Com trens suportando uma capacidade maior que a de um ônibus articulado que circula no corredor do BRT e com uma velocidade igual ou maior, a capacidade operacional cresce, podendo ser levados mais passageiros em menor espaço de tempo, conseqüentemente com mais conforto.

Infelizmente, para este trabalho, não foi possível realizar entrevistas com usuários de transporte público em campo, para compreender seus pensamentos acerca da qualidade de vida e da mobilidade urbana. Todavia, com as entrevistas, aliadas com as pesquisas aqui utilizadas – principalmente a realizada pela DAPP/FGV que mostra claramente a satisfação do cidadão da RMRJ com o transporte – e com os investimentos do poder público nos últimos anos, ficou claro que ainda temos muito caminho pela frente.

Sem dúvida estão sendo realizados investimentos na mobilidade urbana dentro do âmbito da RMRJ, como raramente foram feitos na história da região, sendo comparáveis apenas com a abertura das vias do Plano Doxiadis, da Ponte

Rio-Niterói, a expansão da malha de trens e a inauguração do metrô. Todavia, isso não significa, necessariamente, que são recursos bem gastos, afinal, o cidadão fluminense continua insatisfeito com a qualidade do transporte que utiliza, assim como não vê perspectiva de melhora em um futuro próximo.

Como já demonstrado, o transporte sobre trilhos é o ideal para grandes centros urbanos como a RMRJ, e por isso é grande o anseio para que sua expansão, principalmente do metrô – onde ainda há lugares para crescer – seja o mais breve possível e com o planejamento necessário para que não ocorra o que ocorrerá após a inauguração da Linha 4: a soma das linhas 1, 2 e 4, saturando um sistema que já não suporta mais a demanda. Esperamos que este trabalho sirva como catalisador de novas ideias no âmbito da mobilidade urbana, trazendo novos caminhos e um futuro sustentável e com qualidade de vida para a população da RMRJ.

A mobilidade urbana e seu sistema de transporte público não melhorou a vida da maior parte dos cidadãos da RMRJ nos últimos 50 anos, dado que o Centro e a Zona Sul da capital são os maiores polos geradores de empregos, enquanto a população vive na periferia, sem um transporte de massa eficaz. Ou seja, há 50 anos, no mínimo, a população precisa utilizar ônibus sem ar-condicionado, com pouca frequência, em veículos lotados e sem manutenção adequada. E, há 50 anos, a população perde preciosas horas de seus dias presa em engarrafamentos que poderiam ser solucionados com investimentos reais no transporte sobre trilhos, melhorando a qualidade de vida da sociedade fluminense.

Nas pesquisas realizadas também foi possível constatar que não há integração entre os municípios da RMRJ e o governo do estado, no sentido de formular políticas públicas conjuntas e tampouco de coordenar as já existentes. Como exemplo, pode-se dar a questão da reformulação da área portuária da capital, onde a Prefeitura pouco ou quase nada conversou com os demais municípios da região, para tratar dos impactos causados não somente no Rio de Janeiro, mas como nas cidades vizinhas. Urge a criação de um órgão a nível estadual que possa desempenhar esta função formuladora e coordenadora de políticas públicas na RMRJ, não somente no aspecto da mobilidade urbana, mas em todos os demais que afetem dois municípios ou mais.

Além disso, também é importante uma maior interação dos entes governamentais com a academia, como com a Coppe/UFRJ, produtora de conhecimentos quem devam servir de auxílio para o desenvolvimento da região.

Todavia, a fiscalização do órgão regulador estatal (a Agetransp – Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários, Ferroviários, Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro) também deve se fazer presente no cotidiano das concessionárias. A manutenção constante das linhas férreas, das estações, dos carros e das barcas ajuda a evitar acidentes e panes nos sistemas, dando celeridade e continuidade aos serviços.

A modernização tecnológica também se faz urgente, a partir do momento em que batidas como as ocorridas no sistema de trens¹⁸ se fazem presentes, ou então no atraso das viagens e freadas repentinas no metrô, dado que a Linha 2 não tem piloto automático para seus trens, enquanto a Linha 1 sim. Se os ramais de cada sistema estivessem integrados entre si, a comunicação seria mais ágil e eficiente, novamente, podendo evitar acidentes.

Conclui-se que, mesmo com os investimentos bilionários, o estado do Rio de Janeiro e os municípios de sua região metropolitana não estão integrados para resolver de maneira satisfatória a questão da mobilidade urbana. Cada parte do processo realiza suas próprias atividades e realiza seus próprios estudos, sem compartilhar o conhecimento obtido. Desta forma o conhecimento produzido é sempre falho, pois não abrange todas as áreas do problema, sejam geográficas, técnicas ou políticas.

Por fim, os investimentos na mobilidade urbana da RMRJ nos últimos 50 anos foram calcados no modelo rodoviarista, mesmo com a inauguração do metrô e com um sistema de trens urbanos já consolidado, mas necessitando expandir-se para atender a evolução demográfica. Todavia, desde 2010, mesmo com os investimentos nos ônibus mantidos – vide os BRTs – as concessionárias, com o apoio do governo do estado, vêm investindo sistematicamente mais no transporte sobre trilhos, como já exemplificado anteriormente.

¹⁸ Acidente com dois trens da Supervia deixa feridos em Mesquita, RJ. Acessado em 15 de janeiro de 2015. <<http://g1.globo.com/rio-de-janeiro/noticia/2015/01/acidente-na-supervia-deixa-feridos-em-mesquita-rj.html>>

Infelizmente ainda não é o necessário para atender toda a população de maneira satisfatória, mas espera-se uma virada nos próximos anos, com a construção de novas linhas de metrô e de trem, além da modernização total de ambos os sistemas.

ANEXO I

Entrevistados

- **Deputado Estadual**
Luiz Paulo Corrêa da Rocha
- **Engenheiro de Transportes**
Professor Fernando MacDowell

Questionários das entrevistas

Deputado Estadual Luiz Paulo Corrêa da Rocha

- Nome, profissão e se já ocupou algum cargo público.
- Para o senhor, o que é mobilidade urbana? E qualidade de vida?
- Quais os três principais desafios para a mobilidade urbana no Rio de Janeiro atualmente?
- O Rio de Janeiro está se desenvolvendo em se tratando de mobilidade?
- Em sua opinião, a integração entre os modais da RMRJ é adequada para as necessidades da população? Caso negativo, por quê e o que falta para ser adequado?
- Na sua opinião, os investimentos na mobilidade urbana que estão sendo realizados atualmente na RMRJ são corretos e sustentáveis a longo prazo? Caso negativo, qual deveria ser o caminho a ser seguido?
- Em sua opinião, quais modais abarcam o conceito “transporte de massa”? E o conceito “transporte coletivo”?
- Acredita que a qualidade de vida do cidadão da RMRJ e a mobilidade urbana são temas que estão intrinsecamente ligados?

Professor Fernando MacDowell

- Nome, profissão e se já ocupou algum cargo público.
- Em sua opinião, a integração entre os modais da RMRJ é adequada para as necessidades da população? Caso negativo, por quê e o que falta para ser adequado?
- Na sua opinião, os investimentos na mobilidade urbana que estão sendo realizados atualmente na RMRJ são corretos e sustentáveis a longo prazo? Caso negativo, qual deveria ser o caminho a ser seguido?
- Sendo a Baía da Guanabara um importante ativo para a nossa região, acredita que ela está sendo bem utilizada no que se refere ao modal aquaviário? Há alguma forma da Baía da Guanabara auxiliar na questão da mobilidade urbana na RMRJ?
- Em sua opinião, quais modais abarcam o conceito “transporte de massa”? E o conceito “transporte coletivo”?
- Acredita que a qualidade de vida do cidadão da RMRJ e a mobilidade urbana são temas que estão intrinsecamente ligados?
- Um caminho a ser seguido pode ser o de incentivar o transporte individual da população, ou seja, a pé ou bicicleta?

ANEXO II

Transcrição da entrevista com Professor e Engenheiro Fernando MacDowell

Antônio: Dia 12 de novembro, são 10h46min da manhã, entrevista com o professor Fernando MacDowell. Professor, qual a sua profissão e o senhor já ocupou algum cargo público? Se sim, qual?

Fernando: Já. Eu sou engenheiro civil, sou pós-graduado em... em... fundações de obras especiais e concreto protegido pela Universidade Federal do Rio de... Me formei pela UERJ e fiz pós graduação na federal, nessas duas cadeiras. E sou livre docente em engenharia pela Universidade Federal do Rio de Janeiro. Fui o único que fiz inclusive na época... e... já ocupei cargo, ocupei... é... fui diretor de planejamento de projetos da Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro, responsável perante o CREA sobre o todo o sistema de metrô. Continuo estudando até hoje, né, e fui também presidente do DER, não durei muito tempo porque... Não... Na época eu, eu descobri que o Joá estava pra cair então eu fiz todo um trabalho de emergência pro Joá e não queriam fazer a... Queriam empurrar pra frente, então eu pedi pra, pra sair... E... Às vezes o pessoal diz que eu sou polêmico, não sou polêmico, eu apenas posiciono as coisas como devem ser. É... Que mais que você perguntou?

A: Ah, sobre os cargos públicos.

F: Hein?

A: Os cargos públicos.

F: Ah, pois é. Fui diretor de planejamento do metrô do Rio, fui, fui também subsecretário... Eu estava na China fazendo a concessão... (Inaudível) as vias expressas da província de Mandong, né, que Hong Kong... A China ia absorver Hong Kong e tinha que dar uma melhorada grande, né, que Hong Kong é um troço espetacular e os ingleses estavam fazendo obras fantásticas. O chinês (inaudível) também tinha que fazer pra não ter o choque, né, então era uma coisa de louco o que tava (sic) sendo feito lá e eu fui convidado por eles pra fazer esse trabalho. Então trabalhei na China e aqui me nomearam a revelia nem me perguntaram se eu

vinha ou se não vinha, né... pra... tentar salvar o programa da despoluição da Baía de Guanabara, que é um projeto que eu montei, na época, com o governador Brizola e... E fiz... e... nesse trabalho, aí fiz também a... preparei pra ele a linha, a linha vermelha na época, né... Então, né... ah... trabalhei com Marcelo Alencar que foi excelente governador, um cara espetacular pra se trabalhar, lamentavelmente já morreu, mas era uma pessoa fantástica. E eu, como eu examinei todo o... o estado, a pedido do vice-governador que hoje é deputado estadual, o... Luís Paulo Correia da Rocha. E... E eles me nomearam, quer dizer, então, tive que chegar aqui (inaudível). Escuta, vocês têm que tirar, tem que terminar o negócio da China, tem que, né. E aí ele me pediu pra fazer o exame também da, da... De todo aí da, da... Das finanças do estado e tava (sic) falido, então nós fizemos todo esse planejamento aí de concessões, né, Via Lagos é... Eu fiz... É a única rodovia do país é... Concedida a iniciativa privada cem por cento e... Sem o governo colocar um tostão e recebendo... A única... Que em dezoito meses fez o... A duplicação toda. O outro sistema que eu fiz foi água e saneamento da Região dos Lagos. É, segundo a Folha de São Paulo, o maior sistema é privado, em termos de investimento per capita e em termos de investimento absoluto. Não tem Jundiaí, não tem Campinas, não tem nada disso, é a Região dos Lagos. Então, fiz vários trabalhos, né, ali também da... Daquela outra de Friburgo, né, que também é concedida. E ia fazer a da Barra aqui, já tava (sic) tudo, tudo ok e tal, mas aí acabou não acontecendo. Ganhei o prêmio é... Nos Estados Unidos, na Inglaterra e aconteceu um fato interessante na... Consulado inglês né... Eles me ofereceram um almoço. Um almoço não, perdão, café da manhã e veio um senhor da Inglaterra, bem inglês, né... E, porque que eu to dizendo bem inglês, veio pedir licença de uso da metodologia que eu apliquei, que eu montei para a água e saneamento da Região dos Lagos e a água e saneamento da Barra da Tijuca. A resposta que eu dei a ele foi: olha, eu fiz uma coisa pública. Eu só fiz, mas é um programa que todo mundo pode usar, não precisa pedir licença. Ele ficou assim, estarrecido com essa colocação... Mas é isso mesmo, né? Depois me lembra que eu te mostro aí o trabalho, pra você ver como é. Mas, e assim os trabalhos foram sendo todos eles executados.

A: Em sua opinião, a integração entre os modais da RMRJ, é adequada para as necessidades da população? Caso negativo, por quê e o que falta para ser adequado?

F: É, ele não é, porque na hora que você... Vamos começar pela tarifa né? Na hora que você tem uma... eu ando de metrô e vou pro trem, eu tenho que pagar mais caro, o erro já começou aí... né? A... você pega, por exemplo, as tarifas de ônibus urbanos do Rio, historicamente... você vai ver que historicamente... vai entender que ninguém, é... aquelas manifestações, elas não foram por 20 centavos. Vinte centavos foi só ali o... né? O... Chamariz chocante. Né? De 20 centavos. Na verdade, esse sistema, lá na época que eu estava construindo o metrô, você com um salário mínimo, equivalia, você fazer 600 viagens de... ônibus. Equivalente. Hoje são duzentas e... duzentas e pouco, 240, tá. Então... você tá cerceando. Você hoje tá com 30% de exclusão social. Já teve 38 há uns... 2003 mais ou menos e hoje você tá com 30/32%, entendeu? De exclusão social. O que é exclusão social do transporte? Vai a pé. Anda uns 4, 5 quilômetros. A pessoa não tem recursos pra pagar. Então... esse é um problema sério. Tudo tem que ser feito através do modelo sistêmico de engenharia financeira, porque a concessão é uma grande saída que o país tem. Você vê que o PT na época foi contrário... metrô no Rio Grande do Sul foi contrário... ia acabar com o negócio e tal. Eu já tinha feito um trabalho a convite do governador do Paraná. Aquele... o Arquiteto Jaime Lerner. Consegui colocar graças a Deus tudo nos eixos lá e aí eu fui chamado pelo PT pra colocar nos eixos o Rio Grande do Sul. Então montei tudo pra eles lá, né? Treinei equipes. Todo lugar que eu faço isso eu treino equipes e... tudo mais. E mostrei por A mais B que era a saída. Não tem outra saída. Porque o país precisa de dinheiro em educação, ele precisa de dinheiro na saúde... e aquilo que você pode fazer por concessão e que gasta muito, que é exatamente transporte. Metrô. Metrô hoje tá concedido na iniciativa privada, os trens estão concedidos... Esses sistemas pagam imposto pro estado. E antes tinha um déficit. Quanto tem déficit, você desmancha os trens. Não compra trens. Você faz quinhentas presepadas, entendeu? E acaba com o sistema de transporte. Então a sensação que a gente tem é que a gente tá retornando à idade da pedra. Né? Então enquanto você não entender que transporte tem que ser o... a visão tem que ser sistêmica. Você trabalhar, levando em consideração... Na hora em que você faz uma concessão, o primeiro mandamento é exatamente a transparência. Você tem que chegar e... saber... é, vamos dizer assim... mostrar a qualquer momento, a qualquer pessoa como você determinou essa tarifa. Recentemente, isso agora, é... durante a copa do mundo... eu fui convidado pelo

tribunal de contas do estado, pra treinar as equipes técnicas do tribunal. Sobre o seguinte: presidente lá estava preocupado e com razão... bom, eu adorei isso, porque foi um negócio... eu nunca esperei fazer isso, mas: como se determina uma tarifa de metrô? Como se determina uma tarifa de ônibus? Seja urbano, ou seja, intermunicipal. Um trem né? Na... o que mais? Um pedágio. Como é que se determina uma tarifa de pedágio? Então, foi espetacular, porque eu tive vinte alunos. Né? Demos quase oitenta horas de aula durante a copa do mundo. Acho que eu não perdi muito. E... trabalhando 4, 5 horas por dia. Né? Mês de julho... começou em junho, julho todo foi fazendo isso. Até conseguimos reduzir um pouco as horas, porque o aproveitamento deles foi muito bom. Então era uma previsão de 30 horas e acabou sendo um pouco menos até. Então eu mostrava o meu bom planejamento. E mostrava pra eles... em computador. Nas salas lá, cada um tinha um computador e eu explicava tudo, fazia o equilíbrio econômico financeiro, da mesma maneira como eu fiz na prática também lá no Rio Grande do Sul, lá no Paraná, né? E aqui no Rio de Janeiro, nas concessões, na... água e saneamento da região dos lagos e também a via lagos, né? Friburgo, essa coisa toda. Então, o que tá precisando, na minha opinião... eu achei muito legal isso no tribunal de contas, porque eles agora passaram a ter instrumento. Eu dei instrumento também. Não foi só aula. O instrumento que eles podem sentar, fazer, calcular, simular. Né? Ver: Será que tem que dar mesmo subsídio? Será que tem mesmo que colocar, na hora que o metro entra no trem, tem que pagar mais? Né? Isso você não aumenta muito os custos operacionais né? Outra coisa também: será que essas BRTs hoje estão aí. É até bem interessante a maneira que a prefeitura vem fazendo, só que colocando em locais que infelizmente não têm capacidade pra fazer o escoamento, como é o caso da linha 3 do metrô, que hoje é a TransCarioca. E aí você tem um problema nessa... de não ter esse... (inaudível) Então, o quê que acontece? Qual a vantagem do BRT? Não andar num tráfego congestionado. Se eles antes andavam em um tráfego congestionado, andar em um tráfego sem congestionamento, uma velocidade muito maior, uma frota muito menor, custo operacional muito menor. Custo operacional com o congestionamento. Né? Por quê que aumenta a tarifa? Né? Então... Você vê que eu comecei com a tarifa e volta e meia eu volto com a tarifa. Quer dizer: se você faz uma racionalização, que é exatamente pra que você possa dar um transporte melhor pra população, mais rápido. Tem que ser mais barato. Então, quando eu

dizia que dava pra fazer concessão de metrô, ninguém concordava não: “Não... o metrô é social, é deficitário!”. Isso aí é? Então vamos fazer um pequeno raciocínio: existe concessão da ponte Rio-Niterói. A concessionária não foi à falência. Tem 120 mil veículos. Mas só 60 mil pagam. Metrô pode chegar a 1 milhão. Basicamente com a mesma tarifa do pedágio. Hoje tá custando o quê o metrô?

A: 3,50.

F: 3,50. Você não tem nenhuma rodovia com 1 milhão de automóveis. Não existe. Então vamos cair na real. Não da pra fazer. Então o Estado tinha déficit tremendo com a SuperVia na época. Na época não era SuperVia, era... rede rodoviária, mas passou a ser... já nem me lembro mais. É tanta sigla. Tem a ferrovia, estava antes com o governo. Era operada pelo governo, como o metrô também era operado pelo governo. Aí o que aconteceu no metrô? O metrô começou a... quando terminaram as (inaudível) nas rodas do metrô, que a gente tinha peça sobressalente... começaram a pegar, fazer canibalização dos carros, dos trens. Tiravam o motor de um, que já tinha pifado, pra ser trocado por um outro, então parava aquele tem e ia diminuindo a quantidade de trens, etc. Então, quer dizer, o custo é enorme e péssimo serviço pra população e terminando com um todo patrimônio estatal. A vantagem... é, eu sou muito favorável à concessão. Concessão eu sou favorável. Por quê? Porque todo o, tudo que é feito de investimento, vem pro governo do Estado. Vem incorporado ao governo do Estado. Então ele pode fazer essas concessões quantas vezes ele quiser, mas o sistema vai ampliando, vai aumentando, vai sendo cada vez melhor, etc. Agora, é preciso ter uma agência preparada de gente, que não tem, não está preparada. A agência não pode ter influencia política. E hoje ela só tem influencia política. Então, tem que ser mantido no projeto original. E que que é esse projeto original? É a independência. Aí eu coloco um cara lá meu. “Meu”, como diz o pessoal e o cara tem que fazer o que precisa ser feito. E eu, como já fui governo, então já vi coisas do arco da velha, então quer dizer, você põe, o deputado tem que colocar um cara, o diretor ali tem que ser outro cara, o deputado tem que colocar ali. Aí se o cara não faz o que o cara quer, o cara mete o pé na porta. Eu falei uma vez com um deputado do (inaudível): olha só, essa é a última vez que você mete um pé na porta aqui. Você vai lá pro teu, pras tuas negas lá na assembleia. Na câmara. Agora, aqui não!

Então, quer dizer, também não durei. Fiquei um ano e meio. Mas não foi por isso, sai

mais mesmo pelo problema do Joá, que não estavam querendo resolver, porque ia gastar dinheiro, estavam querendo empurrar e eu não estava querendo empurrar.

Então isso leva a uma desorganização em todo o sistema. Entendeu? Você tem que ter pessoas competentes cara. Enquanto você não tiver pessoas competentes nos cargos certos, sem interesse político. Colocar um cara na energia como o é colocado aqui no Brasil. A gente sabe porque vê na televisão. Não precisa nem dizer nada. Então sabe? É com todo respeito... a gente precisa ter gente competente. Pra isso existem as universidades, esse esforço na educação, que começa desde as crianças. Eu me lembro, nós pegamos as crianças naquela... quando estávamos construindo o metrô, nós chamamos todas as escolas. Eu fazia conferência com elas, com as crianças. Eu saía de lá e fazia a mesma conferência na COPPE. Os membros (inaudível). Mas lá eu mostrava como se fazia o metrô, como é que se fazia a parede, explicava tudo pra eles. Pois bem, essas crianças hoje têm 35 anos de idade. São os clientes do metrô. Vê se estragam o metrô ou a ... não vão. Então... eu sempre acreditei nisso. É uma coisa que eu sempre gritei. Aprendi muito com o meu presidente lá o... na época o (inaudível). Também era professor dessa área de administração. Ele tinha sido da Petrobras. Então a gente fez todo um esquema das crianças verem o metrô. Por quê? Nós queríamos que elas respeitassem o metrô como sistema de transporte. Eu por exemplo, treinei as moças que limpam o metrô. Né? Era eu que ia lá falar com elas. Fazia conferência pra elas. Aí saía de lá e ia fazer uma conferência nos Estados Unidos e daí? Então você pega isso e, eu falava: olha, se alguém jogar alguma coisa na plataforma, olha só nos olhos dele, mas leve, não é fuzilando, leve, até se puder dar um sorriso. Olha nos olhos dele, pega o que ele jogou ali, continua olhando e vai embora. Isso tem que ser permanente. E foi um sucesso. (inaudível) limpando o que já tá limpo. Hoje todo mundo usa isso, mas na época ninguém usava. Então, tudo é educação. A educação é fundamental, agora, pra ter educação, você precisa ter bons homens públicos, porque se não tiver bons homens públicos, você deseduca. Então, você que é jovem aí, em uma outra geração já pra assumir, vocês têm que ter outro tipo de pensamento. Não é demérito você chegar, conversar, dar uma conferência pras moças que limpam, elas são importantíssimas. Todos têm uma importância. O engenheiro tem a sua importância, ela tem sua importância, porque se não for ela, vai ser um caos o sistema. Pode até ter acidente pelo lixo. Isso é uma maneira de

você trabalhar com tudo. E dá tempo. E achar que não dá: “ah, eu sou muito ocupado”, esse cara que é muito ocupado, tira ele. Esse vai ter que ser reciclado pra voltar, entendeu? Tem que reciclar. Então, esse negócio de muito ocupado, não tem tempo pra nada, não tem tempo pra falar com ninguém, tá errado, né? Então pega esse cara e não tem condições de assumir nada. Recicla e tenta mais uma vez (risos), não é? E eu acho que as coisas têm que ser assim, e desarmadas. E uma coisa fundamental: a vaidade. Primeira coisa que tem que ser retirada é vaidade. A vaidade é que não deixa esse país andar. Né? O cara fala: (inaudível) você tá falando. Cara, as brincadeiras que se faziam, né? Lá atrás. Hoje é diferente. Se bem que aconteceu recente, né? A moça foi pedir um negocio lá, o juiz já deu uma encrepada com ela. Esse negócio de “*outuridade*”. Isso já passou. É de um tempo lá pra trás. O cara tem que se garantir. Garantir também na argumentação. Qual é o problema de alguém chegar. Eu vou viajar no aeroporto, (inaudível) sequestrar um avião? Qual o problema? Não vejo nenhum problema nisso. Então, agora, as vaidades, não deixam. Eu sempre fui de (inaudível) e tem mais, estava na rua trabalhando. Esse negócio de ficar em gabinete, só no gabinete e não assistir o que tá aí fora, (inaudível), então, essas vaidades... olha, eu venho dizendo isso há muito tempo: tem que acabar. (inaudível) meu amigo, você não vai ficar mais aqui não (risos). Pô, o cara, sai pra dar uma (inaudível) só isso. O cara não aceita crítica. O cara que é vaidoso não aceita crítica. Eu fiz o metrô debaixo de críticas, de editoriais, jornalistas. Qual é o problema? E eu aprendi muito com os jornalistas. Muito mesmo, porque eles têm uma outra visão dos problemas que você tem. Então, se você souber entender, você vai ser melhor aqui na (inaudível). Isso aqui é o fundamental. Minha vida toda foi dessa forma. Foi aprendendo na raça. Mas a gente tem que aprender. Sem contar nome nem nada, me lembro, uma vez, estava na... é até meio recente... lá na... uma certa pessoa, pô e tal, o cara tinha acabado de ser escolhido secretário, aí chegou uma moça, até... o marido dela era importante na época. Aí ela falou assim: “olha fulano, você tem que fazer aí uma, uma... era bom você dar uma *palestrinha* para as crianças sobre o trânsito e tal”. O cara pegou (inaudível). Aí eu falei: Ah é, é... você vai... (inaudível) – saí gozando o cara né?, porque pô, mas é assim. O cara mal entrou pô, então eu sei o que eu to falando. Entende? Eu vi coisas difíceis de se acreditar. Esse cara (inaudível) eu reciclava ele. Cara, você tem competência, por isso que eu estou te chamando! Porque se você

não me ouvir nesse negócio, continuar achando que é o pavão da (inaudível), toda a sua inteligência, sua... isso aqui é uma equipe. E tem que saber jogar bem com todo mundo. Isso é fundamental. Começar a... sabe? E nós fizemos, no metrô, um campeonato. As diretorias. Cara, saiu bofetão. Tivemos até que apaziguar. Jogando bola e tal. Eu falei: mas que ridículo hein? Vocês trabalham todos juntos aqui. Pela madrugada, né, pô? Então, quer dizer, estavam precisando do futebol mesmo ali pra... e aí todo mundo se abraçou. Então tem que fazer isso. Os líderes, que estão no cargo maior, têm que fazer esse tipo de coisa. Não é assim: "Cara tá me chamando na sala dele!" - não é isso, isso é terrorismo. Não é? Então, e ele pode falar o que ele achar, e você responde. Tá bom, se estiver certo, vamos fazer, se estiver errado, tá errado porque isso, isso, isso, isso e não vamos fazer. Esse meio de campo de pessoas, isso é muito importante. Muito importante pra você reconhecer que não podia aumentar a tarifa, cadê o calculo aqui? "Ah, mas eu não entendo de matemática." - bom, então tem que ter alguém da, da... para entender da matemática do processo, pô. Então, as pessoas precisam entender as coisas. Senão, ficam enclausuradas no poder, tá certo? E você não consegue fazer o óbvio. E depois, quando há uma manifestação dessas, aí cara, "o quê que é isso? Quê que é isso? Só tem vândalos." e calma, né? Não é isso. Então pra resolver esse troço todo, tem que ter uma equipe competente, sem vaidades, tá certo? Mas competente. Porque achar... porque a população é inteligente. A população não é mais aquela. Por exemplo, você, quando alguém vai falar de transporte na Globo, etc, ou de tempo, tem que ter competência pra falar, pra responder. Tem que ser um cara da área, né? Tem que ser uma pessoa que faça as pessoas entenderem. Não é aquele negocio: "você diz qualquer coisa que o público e..." - o povo não é mais burro não, meu amigo. Então, os meios de comunicação não podem mais subestimar a população. E têm que informar corretamente. Eu fazia isso com as crianças, cara. E elas adoravam como fazia o negocio do metrô, aquelas obras, mostrava tudo pra eles... as (inaudível), olha isso é pra isso, imagina se não tiver isso? Cai... sabe? É a minha emoção e você procurar entender. Agora, o cara não quer saber como se faz o negocio, e aí vai falar sobre aquilo. Um cara muito bom que eu conheci lá, lá na época do Rio Grande do Sul, era o Beto Albuquerque. Esse que estava (inaudível). O Beto é advogado. Pois bem. Mas ele era um sujeito que se interessava por tudo. E no final, ele chegava lá e dava aula, falava... e ele tem uma coisa, muito

respeitoso com as pessoas que ensinaram a ele as coisas. Então, tinha uma matéria lá, que ele dizia: conforme o professor MacDowell diz, tem que ser dessa forma e sei lá o que, então quer dizer... não, não vou falar nada, isso é uma coisa minha. Então, não, o cara é um cara normal, um sujeito normal (risos). Então, resultado: ele conseguiu, o pessoal diz: "Não, ele não vai ter um voto, ele fazendo esse negócio aí da... todo da concessão". Eu disse: Ah, é? Vocês vão ver. - foi o segundo colocado. E milhares de vezes, que ele tinha lá, quando foi pela primeira vez. Hoje foi da segunda, outra vez. Então não, não... as pessoas subestimam demais as coisas. Acham que sabem, mas na verdade não conhecem.

A: Na sua opinião, os investimentos, na mobilidade urbana, estão sendo realizados atualmente na RMRJ, são corretos e sustentáveis a longo prazo? Caso negativo, qual deveria ser o caminho a ser seguido?

F: Olha, eu acho que tá faltando ainda, por parte do governo, no caso até do Estado, pessoas que conheçam o metrô, né? Você não pode. Você tem que ter uma contrapartida de pessoas competentes pra evitar o que aconteceu com o Shield, né? Como nós fazíamos lá na época do metrô. Com todo respeito, tá? Tem bons advogados trabalhando nessa área, então é muito difícil. Hoje mesmo eu vi um, o Rodrigo conhece, um rapaz inteligente, mas disse coisas ali absolutamente... é igualzinho eu chegar querendo interpretar as leis do país, dizer coisas que os advogados vão ficar arrepiados, né, me ouvindo. Não tem sentido. Acho que você tem que ter, não tenho nada contra, mas tem que ter uma equipe técnica, porque senão, a tua equipe vira empreiteira. E não tem problema nenhum você pode dizer assim: não é demérito isso, mas você tem que ter alguém pra te dizer: olha, isso daqui vai dar problema. Se subir com esse Shield vai dar problema, se fizer isso ou aquilo, vai dar problema. Cadê o... Por que não foi feito o rabicho aqui na barra? Quer dizer, vai continuar tudo com 4 minutos? Metrô não é 4 minutos. São 7/10 segundos, 120 segundos e não 4 minutos. Não é? Esse tipo de coisa. Então, é... como nós tínhamos... nós tínhamos advogados, caras excelentes. Nós tínhamos engenheiros mecânicos, engenheiros hidráulicos, engenheiros eletricitas, civil. Normal. Pra isso que se tem educação. Agora, vou eu me meter, dizer a um grande médico, um grande operador... operador não, tem outro nome... como que é? Ai, nem o nome eu sei.

A: Cirurgião?

F: É, cirurgião (risos). Um grande cirurgião e eu digo: não... essa técnica não... essa técnica, na minha opinião... - ele vai olhar pra mim e dizer: você tá de sacanagem, né? - sério, não é a mesma coisa! Seria a mesma coisa que um secretário, um governador, me convidasse pra ser secretário de justiça, né? E eu aceitasse. Quer dizer, ele não deve me convidar e eu pior ainda em aceitar. Sabe? Acho que o seguinte: cada um tem que estar no seu lugar. Por isso existem universidades. Não adianta o cara falar do clima, que nem eu ouvi o cara lá outro dia dizer: vem cá, você acha que a temperatura... será que ainda vai aumentar? Não, mas agora, quando é de madrugada, ela abaixa né? Mas por quê que abaixa? - eu acho o seguinte: estamos confundindo as coisas e estamos confundindo muito a população. Só por isso. O que o metrô tá sendo feito na linha 4 é excelente. Tem uma excelente empresa. Não há duvida nenhuma quanto a isso, a Odebrecht, mas eu tinha também na época da... excelentes empresas fazendo, mas nós sentávamos e discutíamos cada elemento. Por que que tinham que fazer o maior Shield do mundo, pô... ficou 6 meses parado. Ele não é rápido? Aí vem lá e diz: "Ah, ele faz 18 metros parado". Não faz! Tanto não faz que prometeram 18 e não fez nada. Então, sabe? Não é assim... é... vender a figurinha, porra, pra população ficar "óoooo". Isso é... não, não pode ser feito dessa forma. Entendeu? Por quê... deu errado? Deu. Porque fizemos esse erro, cometemos isso aqui, agora estamos fazendo isso... qual o problema? Quer dizer, fizeram hoje o negócio correndo na Globo, correndo, correndo, pra mostrar que tá tudo bem e como não houve nada. Os prédios estão todos arrebitados e tudo e as pessoas não saíram nem de casa? Eu fui lá ver (inaudível). Então não é assim. A empresa é ótima, não tem problema nenhum, agora... vamos fazer as coisas pra população entender o que que aconteceu. Foi erro mesmo, pô, tem que saber como consertar. Não tem... já consertaram... espero eu que já consertaram, mas tem que saber. Nós nunca mentimos. Quando houve o... por exemplo, nós íamos no... fazer a primeira explo/ implosão no Rio de Janeiro. Governador era contra, mas o meu presidente queria fazer uma implosão. Aí, na quinta-feira, os jornais todos falavam da implosão que iria ter no domingo. E nós tínhamos feito todo um planejamento, certo, o presidente foi dar uma descansada. Foi viajar. E eu fiquei né? Com tudo na mão. Aí de repente... estava vendo os problemas de recursos pro... pro metrô e tal, aí eu disse: olha, só atendo se for urgente. Aí daqui a pouco: urgente. - digo então: Que que houve? - Olha, o prédio

vai cair. Isso na quinta. Tudo preparado, a Globo já com tudo... Aí fui eu direto pra lá. Quando eu vi tudo, eu falei: vai cair tudo e é agora. Porque o primeiro, eu já falei: põe o plano todo de emergência, que nós já tínhamos preparado, já em operação já, tudo. Tira o agente dos prédios tais, tais e tais. Aí foi feito. Eu falei: esse negocio vai cair por bem ou por mal. Aí vem um cara com dinamite na cabeça, porra, aí foi preso, porra. Bom, montei, chamei meu professor, o Zé Luiz Cardoso, que foi meu professor na UERJ, um cara excepcional, engenheiro calculista, fantástico. Foi pra lá e ficou todo mundo assistindo. Mandei tirar o segurança e ó, cheguei lá naquele restaurante lá, pede pro pessoal se retirar. Calma, podem se retirar por questões meramente de segurança. Não que vá cair nada em cima dele, mas peço pra se retirar. Quanto to aqui assim, olho e sai gente da janela. Olha, era difícil. Aí eu falei assim: aquele prédio ali tem que ser desocupado. Aí ele volta pra mim: “tem uma moça que tá tomando banho e não quer sair.” - eu digo: “traga, mas não precisa trazer nua. Traga”. Aí ele trouxe ela de toalha no colo (risos), a mulher assim... mas não é... é porque ele podia cair a qualquer momento. Depois falei com ela, pedi desculpas, falei: olha... isso aqui é uma emergência, não é um negócio... né? Não da pra arrumar cabelo, não da pra arrumar nada, é uma emergência. Aí fizeram tudo e o prédio caiu. Aí, a imprensa toda ficou, pô... tudo marcado pra domingo né? E foi na hora do almoço. Imagina. Aí... eu liguei pro governador, pra dizer o que tinha acontecido. Disse: olha, o prédio que ia cair, já caiu, tá tudo normal. E ele: “não, me conta a verdade!” - mas é... a verdade é essa. Graças a Deus não teve nada, estava tudo direito, acionamos tudo, tem que acionar, né... chama a... enfim... foi ali no catete, ali na... naquela região ali... Largo do Machado. Aquela rua que você indo pro Flamengo assim, vai dar na praia, sabe? Tinha um prédio ali, grande assim, de esquina. Esse prédio é que... Por quê? Porque o cara, quando foi mexer a máquina, a bar... carregadeira, deu uma paulada na... sem querer e abalroou um pilar. Como já estava tudo com tirantes, pra cair pra dentro, começou. Aí não ia parar mais. Então (inaudível)... que eu tinha enganado todo mundo. Pode pensar o que quiser, eu estou me lixando. Você está pensando, você está inteiro né? Então pra mim tá ótimo. E... (inaudível). Aí a Veja levou muito melhor a coisa, né? A Veja disse que o metrô tinha inventado um novo processo. A explosão pelo método “Severino”. (risos) Levou mais assim, na flauta, né? O resto, um ou outro ficou assim... e tá aí... caiu, já caiu, pra mim... já mandei tirar os entulhos todos. Então, a gente teve muita coisa.

(inaudível) No palácio do catete ali, o prédio deu problema. Eu, rapaz, estava lá. Sempre. Pode ser a hora, o dia, eu estava lá. É isso que eu sinto falta aqui. Você não vê. Ontem mesmo, eu falei isso lá na prefeitura. Falei: olha, tem que sair. Tem que estar na rua, pô. Se você está fazendo o negócio, tem que estar ali e ver o que é que é. Nós vimos. Foi o cara, realmente não foi culpa dele. O que eu fiz, foi tomar todas as providências (inaudível) e acabou. E o meu presidente estava lá (risos), Quando deram a notícia a ele, ele caiu na cama assim ó, quase desmaiado. Aí ligou pra mim e eu disse: está tudo resolvido. Não precisa se preocupar. Nem precisa vir. Aí arrumamos tudo. A Globo... não deu pra fazer nada, infelizmente. Então, o que falta é você ter, é... força pra encarar com conhecimento. Fazer as coisas como deve ser.

A: Bom, sendo a Baía de Guanabara um importante ativo pra nossa região, o senhor acredita que ela está sendo bem utilizada no que se refere ao modal aquaviário? Há alguma forma da Baía de Guanabara auxiliar na questão da mobilidade urbana na RMRJ?

F: Olha, é claro que é um problema... é mais uma vez aquilo que eu falei... o problema de falta de competência, o problema é... de jogar a vaidade de lado. Quando nós fizemos o metrô, eu era também secretário executivo de transportes. Foi criado. Pra quê? Pra que eu, como diretor de planejamento de projetos do metrô, eu pudesse fazer os projetos das barcas, os projetos da SuperVia, da... quer dizer, hoje das SuperVia, ferrovias, pra integrar, essa coisa toda. Senão falam: “o cara está se metendo aqui.” Então o governador estabeleceu... além do que eu era, então eu era o secretário executivo. E a minha preocupação das barcas era que o, a ponte Rio-Niterói estava sendo inaugurada naquele momento também. Lá em 75, 76. A ponte estava sendo inaugurada. Então, havia necessidade das barcas serem modernizadas. Era o maior sistema aquaviário do mundo. Transportava 170 mil pessoas por dia, com picos de 200 mil por dia. Quer dizer, tinha dias que chegava até 200 mil. Aquelas barquinhas. Quer dizer, 2 mil lugares, que aquelas barquinhas simples, sem fazer manobra, né? E de ir pro outro lado e tal. Então, não tinha Hong Kong, não tinha nada. Ela era a maior do mundo. Era a Rio-Niterói. Entre Rio e Niterói. Com a ponte, o que que aconteceu? Quando você chegava na... na praça 15, você não tinha o metrô pra retirar. E o metrô tem uma capacidade que é perfeita pra poder pegar os passageiros, sem fila para levar.

A: Pra fazer essa integração.

F: Isso, mas os ônibus não. Então, os ônibus, eu tenho foto aí. Ficavam na fila horas pra pegar um ônibus. Até encher o ônibus, até vir um outro ônibus, até encher o outro. Então... eram 2 mil lugares e faziam 20 mil por hora. Então o trecho Carioca, Estácio, Praça 15, ali, vindo pela Avenida Chile, é o trecho prioritário do metrô, na minha opinião, tá? Por quê? Além de... do porquê. É pra aliviar a ponte Rio- Niterói, é pra você... é... usar melhor as barcas, que foram compradas aí pelo Estado e têm 2 mil lugares. São catamarãs, feito na China, mas que têm, na minha opinião, um problema, não sei porque que fizeram isso, não consegui... porque nós fizemos um sistema de catamarã que você entra assim... é flutuante, com a maré. Então todo mundo entra por aqui, sai simultaneamente por aqui... da embarcação, onde está meu dedo, tá? Então você fica um minuto. Você põe e tira 2 mil pessoas. Então, eles falaram pra mim: olha, nós fizemos tudo que você sempre fez. No início eu fiquei até muito feliz, mas depois eu vi que realmente, eles fizeram isso, mas vai ser assim, ó, pra entrar assim. Pra entrar assim, eu vou ter que fazer estrutura aqui. Porque eles vão sair na parte de cima pra sair. Aí eu pergunto: é flutuante? Não tem resposta até hoje e as barcas estão chegando. Mais uma vez a falta de visão sistêmica se impôs. Bom, o metrô, nós fizemos como o maior vagão de porta do mundo. 1 metro e 90. Por quê? Porque todo o problema no Japão. (inaudível) empurra você pra dentro do vagão. Então, portas estreitas, né? O de São Paulo tem 1 metro e 30. O BRT tem 1 metro e 10. E nós fizemos 1 metro e 90. Bom, tivemos problema e tal, depois a gente pode falar sobre isso, mas fizemos tudo, o valor numérico, e chegamos à conclusão de que o ideal não seriam 4 portas de 1 metro e 30, mas sim 4, 3 portas de 1 metro e 90. Da uma melhor distribuição da plataforma e pra você fazer um entra e sai. Pois bem. Isso há 30 anos atrás. Nós fizemos. Tá aí o metrô. Só que agora tá o mundo inteiro. A China fez os metrôs de 1 metro e 90, Hong Kong tá 1 metro e 90, tá todo mundo, mas agora. Nós fizemos 30 anos atrás. E, esse sistema teve um problema. Mas eu já previa uma coisa, de preocupação, eu estava preocupada com 1 metro e 90, que eu... (inaudível) decidi fazer 1 metro e 90 e da concorrência dos carros, eu coloquei que deveria ser o 1 metro e 90, mas eu queria que o Brasil soubesse calcular o trem, porque não sabe. Então eu exigi que quem ganhasse a concorrência era obrigado a montar um escritório de projeto de carro pra acompanhamento, seja na França, quem ganhasse. Né? Seja na... nos Estados

Unidos. No caso, foi os Estados Unidos e mandamos então. Mandei com filho, cara... mandei uma turma lá pros Estados Unidos para acompanhar e aprender com os calculistas americanos, para depois trazer pra cá. E a empresa que ganhou, que faz uma festa (inaudível). Então, foi todo mundo pros Estados Unidos. Aí, esse mesmo pessoal, naquela mesma época, estava sendo inaugurado o metrô de Washington. Eles têm uma porta de 1 metro e 40, um negocio assim. Já é uma porta maior que as usuais. E o carro deu problema. Todas as... entrou todo mundo e não fechava a porta. Todas as autoridades tiveram que sair do carro, do trem. Isso... qualquer coisa que acontecesse... foi estuprado no metro, mas não era nosso, era o de Nova Iorque. Então... eles um dia me ligam e dizem que os caras tinham desistido de calcular. Os americanos. Olha a minha situação. Eu virei pra eles e disse: olha, eu mandei vocês aí, com família, com tudo, para aprender. Então agora, vocês, que estão aí, serão exatamente as pessoas que vão resolver essa porta de 1 metro e 90. Ok? Então pode voltar todo mundo pro Brasil. Voltou todo mundo pro Brasil, fomos pra São Paulo. Lá, e a porta de 1 metro e 90 nossa, é uma porta que foram eles que resolveram. Então imagina a minha situação. Qual era a minha situação? Agora dizem que eu sou por acaso... o governador diz que eu sou inflexível né? O governador. Não sei o que que ele chama de flexibilidade, mas o fato é que a gente conseguiu resolver né? O problema. Até quando eu mandei aquele pessoal pros Estados Unidos o governador: "Olha, que isso! Para os Estados Unidos? Esse negócio parece um oba, oba." - não, não tem oba, oba nenhum, isso, confie... tinha um pouco mais de... eu falei: Olha, o senhor confia? Deixa eu fazer isso aí. Vai por mim, vai por mim. Eu não sabia nem que ia dar rolo, mas eu... e aí ele, como já tinha dado rolo no... mas eu já tinha feito o negócio. E por acaso tinha dado em Washington. Depois... o meu pessoal estava lá. Bom, aí fizemos lá... você pode reparar que o metrô, quando fecha a porta, ele não machuca ninguém né? O nosso. O da China machuca. Ele vem assim e faz... depois vai devagarinho e fecha. Então você pode pôr a mão assim, que ele tem 100kg pra cá e 100kg pra cá, mas não te machuca. Mas se você puser a mão assim, você não tira. Dificilmente você vai conseguir tirar. Tem que fazer isso pra tirar. Bom, se amanhã alguém precisar de alguma coisa, você vira a mão do cara que ele vai tirar. Agora, esse aí não... esse aí é uma porrada. Segura. Não sei se você viu... ele faz assim e... uma estupidez. E... é uma estupidez porque eu vi um cara. Tudo bem que ele era um cara forte, alto. A

menina vinha, ele vinha, ia fechar, ele segurou a porta aqui e assim ó... e a porta querendo... e aí passou a menina, ele largou a porta e ela, “pá”. Mas ele segurou. Segurou. Mas se fosse um cara mais fraco ali, ele não ia conseguir segurar. Então, são coisas assim. Quer dizer, ninguém ficou atento a esse tipo de coisa. Então o metrô do Rio é realmente nos seus mínimos detalhes, ele é, é tudo estudado, não é nada de chutado ou o que o MacDowell quer. Não. Se for boa aquela solução, é aquela solução que vai ser. Então é só isso. Então, o sistema de barcas aí, eu... tem que ser o metrô para ter capacidade de retirada. É o único que tem. Não é o ônibus, não é o BRT, tá certo? Quando digo ônibus comum, lá o BRT, ele não sustenta, não é, não consegue. E aí, o que que acontece? Se você não consegue, você vai pra ponte. Que é o que acontece. Hoje a ponte tem mais de 20 mil pessoas e... andando de ônibus, ida e volta, mais os automóveis, 400 mil pessoas, que podiam estar sendo usadas no metrô, usadas nas barcas. Eu vou abrir um parêntese pra mostrar a você o quanto eu acredito nas coisas. Você se lembra da Perimetral? Bom, a Perimetral, eu sempre fui contra a Perimetral, tirar, porque eu queria até fazer um HSST aqui na Perimetral, porque eles vão fazer aqueles prédios... vai ter uma capacidade excelente e o HSST entra depois na ponte Rio- Niterói, onde você tá vendo aquelas baias, que faz parte do projeto que eu fiz. Que o projeto é o seguinte: fiz 4 faixas, fiz o horário dos caminhões e um grande engenheiro (inaudível), calculista. Aliás, as pessoas morrem, não sei porquê. Que é tanta gente né? Eu falei: só faço isso se você me garantir que vai dar uma solução legal, estrutural pra ponte. E ele fez aquela baia. Sabe aquela baia, onde ficam os ônibus? Então, aquilo ali tá pronto pra absorver um dia um HSST. O trem de levitação magnética japonesa. Porque o trem, de levitação magnética, ele anda num campo magnético. Então, a carga dele é distribuída. Por exemplo: eu, se for levantar aqui, com o dedo, porra, se ele aguentar a pressão que eu to fazendo aqui eu to... não vai aguentar meu dedo, então eu fiz isso aqui, eu aumentei a área. Então o HSST forma um campo magnético que distribui a carga. Não é igual metrô, que tem, cada roda tem 10 toneladas. Então, um dia, aquilo vai sendo feito e eles vão entrar. Um vai, quando for pra lá, vai atender toda a linha do pessoal que fica à direita. Pra lá né? Que é São Francisco, é... no futuro, a Baía de Guanabara vai sair pra esquerda, pra ir pra São Gonçalo, etc. Então, eu fiz um estudo, a prefeitura estava em uma situação complicada, ministério público, não sei o que, aí me pediram pra fazer um parecer, e

qual era a minha ideia. E eu mostrei por A + B que aquilo lá não é o que vai resolver o problema do Rio de Janeiro. Até porque já tem horas e horas de congestionamento na Perimetral. Quer dizer, à medida em que a coisa for andando, vai cada vez tendo mais congestionamento e eu mostrei o seguinte: que poderia tirar a Perimetral, que eu ia provar que os sistemas de transporte, inclusive as barcas, iriam aliviar a ponte. Então, enquanto nós preparamos tudo: SuperVia, trem e tudo – eu fiz o trabalho e tal, ministério publico gostou da maneira que eu fui a única pessoa que saiu da escuta Flamengo e Fluminense, porra. “Ah, eu sou contra, eu sou a favor” – isso não vai resolver porra nenhuma. Vamos analisar o que pode ser, ou não, né? Então, quando chegou no primeiro dia, que foi tudo fechado, pra ver como é que ia acontecer, eu tive a coragem e assinei o que que iria acontecer. Só não ia acontecer melhor ou ficar mantendo, é porque o sistema de transporte está muito aquém do que nós gostaríamos que fosse. Então, só pra você ter uma ideia: as barcas aumentaram mais de 45 mil pessoas. Ela tem 45 mil, foi quase a 90. A SuperVia, 25 mil. O metrô, que tinha perdido a demanda, né? 35 mil. Quer dizer, houve uma, uma transferência. A ponte Rio-Niterói, o pico horário, teve uma redução de 20% (inaudível). Quer dizer, são coisas assim. Tem sorte também, mas não é sorte, é... é que eu tinha certeza de que as coisas iam... são os estudos, que eu já tinha feito do metrô, os estudos da SuperVia, né? Aí os jornais constataram, Globo constatou, todo mundo constatou, porque uma das coisas que eu falei é que tinha que monitorar tudo. Fazer um monitoramento. E foi monitorado o tempo todo, tudo que você possa imaginar. Agora, o metrô tá chegando nas barcas? Não, não tá. Até hoje não tá. Agora, imagina se estivesse. Né? O trem, eu fiz as 5 estações de transferência, né? Eu fiz uma... não é um jogo de palavra: descentralização da integração. Não é jogo de palavras. Você vai entender bem. O sistema ferroviário, ele tem 200Km, pouco mais de 200Km de linha. 200Km de linha. E tem 103 estações. É um negócio assim. Mais de 100 estações.

A: Acho que são 102, exatamente.

F: Não, são 100 estações no total.

A: São 102.

F: Quanto?

A: 102.

F: 102, então, um pouco mais de 100. Bem, então é, é... você vê que o troço é (inaudível). Né? Da inveja à São Paulo, da inveja... é maior que o de São Paulo. E, então, você tem todos os elementos pra que as coisas possam dar certo. Agora, minha pergunta agora, qual foi minha preocupação na época? Eu tenho fotos. Eu mostro. Em conferência e tal, em aula, que acontece quando você não da continuidade à viagem. O que que é continuidade na viagem? O cara vinha de trem, saltava ali na central, pegava uma fila de ônibus monumental e aí ficava. Quer dizer, todo aquele negocio que ele ganhou, aquele tempo, pela ferrovia ser mais rápida, ele perdia ali, na continuidade. Então o que que eu fiz? Por quê? Porque a SuperVia antigamente. Vou chamar de SuperVia, mas não era SuperVia. A... eles queriam fazer tudo descentralizado, estação Pedro II, né, pô... Os 5 sistemas. Eu chamo de... são os 5 subsistemas. Esses todos chegando, não há metrô que tire, pô. Quer dizer, eu vou ter que fazer um (inaudível) intervalo entre trens. Desnecessário. E vão ficar fazendo isso. Vão precisar de mais material rodante, mais, etc. E depois vai ficar tudo sem uso. Pra depois outra vez voltar de novo na hora de noite, coisa do gênero. Então, o que que eu fiz? Eu descentralizei as 5 estações. Os 5 subsistemas eu fiz, comecei, fiz a integração com Pavuna. Eles têm o trem e têm o metro. Pavuna. Triagem, Maracanã, que levou 30 anos pra ser feita. Foi a única que não tinha sido feita. 30 anos. São Cristóvão, Pedro II. Então, eu descentralizei a integração. Então, você da um conforto maior à população e o trem vai transportar mais. Esse é o detalhe. E o ideal seria com a mesma tarifa. Quer dizer: entrou no metro, entrou no trem, saiu do trem, entrou no metrô, né? Podia fazer. Essa experiência já tinha sido feita de integração do ônibus com o metrô, com a mesma tarifa do metrô. Não sei se você lembra disso. A Tijuca era assim. A Tijuca... porque eles não tinham os ônibus deles ainda, né? Então eles fizeram contratos com as empresas de ônibus, e tiravam do valor... e deu certíssimo. Até um novo presidente vir ali e o outro presidente, tirar esse negocio e (inaudível) subsídio. Até o dia que eu na Veja, mandei o cassete nesse negocio de... O fato é o seguinte: o cara tirou ele, aí ele foi trabalhar com aquele cara... aquele que reclamam, que foi à falência.

A: O Eike.

F: É, foi lá trabalhar com Eike, foi, foi fazer essa coisa... foi, foi até uma pena ele ter ido à falência, porque o Eike é um cara que ele tinha um lado. Ele investia na... ele estava salvando a Lagoa. Eu vi, eu trabalhei naquele negocio ali. É um troço

espetacular. E resolveu cuidar da Lagoa, pô, sem o município ter despesa. Quer dizer, ele é um cara que porto de (inaudível), estava fazendo? Estava. Vai dar uma redenção naquele norte agora, noroeste. O cara podia pifar depois que terminasse esse troço. O Rio ia dar um salto. Quer dizer, ele é um cara, que ele pode ter 500 mil defeitos. Eu trabalhei porque eu fui chamado pra resolver um problema, exatamente na Lagoa. Então, mas não estive com ele, não conheço ele. Estive com o pessoal dele, mas não conheço ele. E com uma empresa daqui que é muito boa da Bio, bio, Tecnobio. Então, é... é de Minas até, mas tem escritório aqui na Barra. Aí fizemos um trabalho muito legal lá na... a Carioca ia fazer em Shield, pago por ele, só pra atravessar ali. Fazer um negócio submarino, mais lá pra frente. Mas enfim, não aconteceu, porque o cara, infelizmente teve esse problema. E... o que mais que eu estava falando?

A: Da descentralização.

F: Da descentralização. Então essa descentralização, melhorou muito. Você imagina chegar a... você sabe quanto tinha na minha época? Que eu estava construindo o metrô. 200 mil pessoas. Naquela situação. Porra, se aquilo resolvesse de ir pro metrô, porra...

A: Não ia dar.

F: Eu tinha que fazer uma estação muito maior. Desnecessariamente. Então, descentralizei eles aqui. Então o cara que vem, cada um que vem, já vai trocando. Né? E a coisa foi feita dessa forma. Então, você vê, as coisas têm que ser estudadas assim... e não... eles queriam de qualquer forma. Não queriam fazer nada disso, então eu fiz estação, nós fizemos as estações. Nós mesmos pagamos. A em São Cristóvão, ali, né? Que agora tá na hora de dar uma "guaribada". São 30 anos de estação. Pô, você tem que... né? O tempo passou. Então você tem que... até gostaria de fazer uma plástica (risos). Mas é, tem que fazer uma plástica nas estações, pô. É uma coisa natural, você melhorar, modernizar, deixar com uma carinha mais...

A: Em São Cristóvão, vão fazer agora.

F: Vão?

A: É, acho que vão fechar a estação exatamente pra fazer isso. Assim como fizeram

no Maracanã.

F: É, exatamente, então... a grande vantagem da SuperVia, tá (inaudível) com a... Odebrecht. Porque a Odebrecht, ela tá... primeiro que ela é a maior empresa do país e é uma das maiores do mundo. Era a única que faz, que faz metrô, constrói metrô pros Estados Unidos. Ganhou... (inaudível), tudo que você possa imaginar. O faturamento deles lá fora é maior do que aqui dentro. Então, é um pessoal pra frente. Toca mesmo... toca mesmo... agora, tem que... você viu que não houve mais descarrilhamento. Na SuperVia. Reparou isso? Passou (inaudível) Passar (inaudível) é uma coisa importante. Quer dizer, deixa lá as vaidades pro lado, etc e tal, porque isso tava (sic) depondo contra ela lá fora. Então, você vê que a que estava antes, (inaudível), ficou por isso mesmo. Fez nada. Tanto é que eles assumiram, pô, tiveram três descarrilamentos! Ninguém tem três descarrilamentos em menos de 5 dias, pô... isso não existe. No mundo inteiro, isso não existe. Você imagina o metrô descarrilar. Quanta gente não vai morrer. O metrô tá aí há 30 anos. Graças a Deus nunca teve problema. Um dia pode até ter, pô. Mas vai depender muito da manutenção. Enquanto eu estiver aqui, eu vou ser um pé no saco desses caras, mas depois, eu não sei. Mas, vou mesmo chatear. Já saí uma vez pra uma mesa mais larga do que essa, pegar o cara daqui da concessionária. Um cara que era do metrô, dizendo maior besteira. Se não fosse uma cadeirante, que estava... amiga minha, que estava do lado, ela pegou e ela: "Não vale a pena!" - E eu falei: "porra, o que que eu tou fazendo?" eu chamo o cara de Pinóquio, porque o cara, Pinóquio, "pinoqueia" permanentemente. Foi o caso, por exemplo dos carros. Eles esqueceram de mandar... chegando lá na quitanda né? "Me da 3 pés de alface." Né? "Ah, eu quero o carro aí do metrô, 1 metro e 60 tá? Muito obrigado." Aí, eu falei que eles não tinham levado em consideração o aparelho dinâmico do carro da China. E principalmente, depois que eu fiquei sabendo que tem... eles escondiam... que tem reboque. O reboque, por ser mais leve, é maior ainda o... aí eu falei: ... ele: "não, eu tinha... não, nós levamos o... o..." - eles não sabiam responder porra nenhuma. Aí po, foi mentir. Aí eu não aguentei. Esse cara já tá... e pior ainda, porque o presidente já tava (sic) lá. (inaudível) Porque, porra, você tem que aturar gente que politicamente... é isso que eu to querendo colocar. Quer dizer, é um cara bom? Pode ser até Brizola. Eu me lembro que eu tava (sic) no governo da DER, que foi outro que eu também não pedi. Me colocaram à revelia, né? Mas foi uma boa, gostei

muito de trabalhar no DER, DER é uma pessoa muito bacana. E... no estado todo, né? Mas eu fui é... um dia a (inaudível) me chamou e disse: “olha, demite fulano.” - Falei: “não, não vou fazer isso não, o cara tá salvando a gente lá em Saquarema, que isso.” - “Pode demitir!” - eu falei: “Então você precisa me explicar o porquê, o que que houve então?” - “Ah, não, esse cara é do Brizola!” - “Tá bom, tá bom, governador! Não vou fazer. Ok? Um abraço.” (risos) É assim, rapaz. Né? Não gostavam do cara. O cara era um ótimo cara. Ele é o cara. Se amanhã, ele começar a fazer, a peruada, mas não é, é um cara sério, correto. Fazia um ótimo trabalho pra mim lá em Saquarema, porra. Aí você vê como é que são as coisas. As coisas funcionam assim. Né? Eu tinha um cara que tava (sic) lá na, no DER, e eu falei, olha manda o pessoal aí... eu sei que vocês têm que mandar um pessoal cada um... mas aí, o pessoal comigo já tinha um pouco mais de cerimônia, então mandavam um engenheiro, um cara... mandavam pessoas mais... afins no processo, né? E... aí um dia, veio um deputado meter o pé na porta. Eu não vi, mas o pessoal me contou. Aí mandei chamar o cara. O cara era diretor lá. Aí falei: “Que merda é essa que tem o deputado aí teu, que, teu deputado meteu o pé na porta aí do DER?” - “Não, porque não sei o que...é que ele quer fazer um negócio, mas você não tá querendo.” - Aí eu falei: “Não, isso eu não vou fazer mesmo, mas um dia, vamos ver como a gente faz isso aí.” - “Não, tá bom, eu vou conversar com ele.” - Falei: “Da pra você chamar ele aqui, fazer uma surpresinha pra ele.” - Puxou ele. Aí ele: “Oi, tudo bom...” - Falei: “Olha, eu só quero te avisar uma coisa. Foi a última vez que você deu um pontapé na porta pública de um DER!” - Aí ele: “Que isso! Não, você vai ver, vou falar...” - “Fala o que você quiser! E saia daqui!” - Pô... cansa! Foi lá fazer queixa. Mas nem veio falar comigo do assunto. Fiquei sabendo que foi lá fazer. O outro, pô, queria ficar lá, porra que, os empreiteiros cuidavam ele. Eu falei: “Meu filho, você pode vazar daqui, faz o que quiser com os empreiteiros da porta do DER pra fora. Agora, aqui dentro você não vai ficar. O cara era da, presidente da CEDAE. (risos) Por isso que eu to dizendo... (risos) Não, não fez de sacanagem, mas tem certas coisas que você não pode aguentar. Então, aqui não é casa da mãe Joana, rapaz! É isso que eu tou querendo colocar, né? Você já ainda tá com as políticas aí, públicas, (inaudível). Isso existe. Isso ninguém me contou não, não é... isso existe. Mas, e eu gosto muito do Moreira, Moreira é um cara muito legal. Gosto dele. A gente... comecei a falar, depois ele... aí fui embora né? Pedi demissão. Aí: “Ah, você vai sair

daqui, porra, de jeito nenhum!” - “(inaudível), aguentar o que eu to aguentando, não...” (inaudível) Eu sai de lá com 500 mil problemas, porra. Não é? De resolver problema pra população. Gente inundada e eu tinha que ir pra lá, pô. E o cara tá lá. (inaudível) Olha, é... é de rachar, cara... é de rachar. Mas olha, acho que a minha saída do DER foi maravilhosa, porque o metrô é mais aqui né? E o outro não. O outro pega o estado. Então você tem uma grandeza de problemas, gente, de maneira de pensar muito interessante. Aprendi muito naquele negócio também. Eu aprendo em tudo que eu (inaudível) mas é isso, eu sempre tiro uma boa lição. E aí ele, ele... levamos um tempão. Quando a gente se entendeu outra vez, né? Tem um amigo em comum, que trabalhava comigo inclusive na época do DER. Ele... todo aniversário, eu não ia, né? Aí ele falou assim: “Escuta, eu vou fazer aniversário, mas olha, acontece o seguinte: a data, você escolhe. Você diz quando é que eu posso fazer aniversário e eu vou fazer lá em casa e você conversa com o Moreira.” - Aí conversamos, essas coisas e tudo... (inaudível) gostei de trabalhar com ele também, mas tem isso né? Porque é PNDB e PNDB tem umas coisinhas... bom, mas isso aí... não sei se respondi a sua pergunta aí...

A: Não... respondeu! É... próxima: Em sua opinião, quais modais abarcam o conceito de transporte de massa? E depois: Quais modais abarcam o conceito de transporte coletivo?

F: Tá. O sistema de barcas entre Rio e Niterói, aquelas antigas, 2.000 lugares, é um transporte de massa. Tanto é que era o transporte que mais transportou gente no mundo, naquela oportunidade. Depois a ponte veio, esvaziou e... fizeram catamarãs errados, catamarãs que ficam 9 minutos parados, esperando todo mundo sair aqui e depois todo mundo entrar aqui. Fica 9 minutos, aí pô, é uma coisa que você tem que... teria que... no, lá em Vancouver, o cara chega aqui no Rio e faz assim, olha: vira, cadeira e vai embora no catamarã. E não, vai pra trás, esperar, se ocupa o cais muito tempo, sua capacidade vai lá pro espaço. Então, nós fizemos esses estudos de catamarãs e tem que fazer o trecho Estácio - Carioca - Praça 15, como eu te falei, pra fazer essa integração. Ele é um transporte de massa. Porque você, ele é... ele chega a ter... O que que é um transporte de massa? Não é só um transporte pra 1 milhão de pessoas. Um transporte de massa é ele ter condição de chegar a 1 milhão de pessoas ou chegar... qual é a quantidade de pessoas que você consegue transportar por hora né? Naquele momento, naquela hora. Por exemplo, o metrô do

Rio, a linha 1 do metrô são trens de 6 carros, projetados pra 90 em 90 segundos. Isso é uma capacidade espetacular. A linha 2 do metrô são trens de 8 carros. Tanto é que as plataformas estão todas (inaudível). 8 carros, a cada 100 segundos. (inaudível) 6 minutos, 4 minutos, que a linha 1 é... ela não consegue manter os intervalos. Ontem, eu peguei o metrô, eu peguei o metrô em... na General Osório e tinha que ir até a Estácio, o Galeão. Cara, saiu, parou. Anda outra vez, para. E foi assim, até o... o que que tá acontecendo? Tá acontecendo, que eles... é... a linha 1 toda, é um sistema é... com piloto automático, então tem uma capacidade excepcional. A linha 2, o governador diz que não precisa colocar. E a linha 2 é que precisa colocar, que são trens de 8 carros. E é onde tem a demanda mesmo, maior que a linha 1. Por isso que nós pusemos 8 carros. Que é leste-oeste do metrô de São Paulo. E como todo mundo ignora o problema da legislação do judicial, aqui, a ocupação é (inaudível), de um modo geral. Ninguém entra no cálculo, além do saneamento, esgoto, etc. (inaudível) então vai ter congestionamento, etc. Então você tem que trabalhar sistemicamente, e não simplesmente com (inaudível). Então você tem picos homéricos, como por exemplo daquela região lá do norte do Rio. Ela precisa ter um sistema de achatamento de pico. Então você pega a linha leste-oeste do metrô de São Paulo, comparativamente à norte-sul, lá, então todas duas têm a mesma demanda de diária. Uma tá transportando 1 milhão e pouco, a outra também tá transportando 1 milhão e pouco. Mesma coisa. Então, portanto, as duas têm a mesma receita. Quer dizer, fornecem a mesma receita. Mesma quantidade de gente por dia. Mas o quê que acontece? A norte-sul tem 40 mil por hora, essa aqui, tem 71 mil, transporte de 1 milhão. Então, o problema é nesse pico horário. É isso que faz a diferença do metrô. Por isso que a linha 2 do metrô tem uma capacidade maior que a linha 1 do metrô. Mas esses caras não perguntam, não querem saber de nada. A empreiteira evidentemente quer fazer obra, não tá nem aí se... vai fazer a obra e de preferência direito e ponto. Os outros que estão lá, são pessoas que não são do setor né? E também não perguntam. Eu pergunto tudo, cara. Se eu fui trabalhar no metrô, se eu sei alguma coisa, só sei porque eu perguntei. “Vem cá, porque que aquela estação (inaudível), e naquele trecho ali são 5, qual é a diferença?” (inaudível) começam a te mostrar, né? O de transporte, quais são de transporte? E assim, você vai formando seu conhecimento sistêmico. Isso é o que precisa ser feito, né? Então, ele é de fato um transporte que a gente chama de massa, porque ele

consegue chegar a 20 mil por hora, mas transporta 200 mil pessoas. O pico é muito forte. (inaudível) de manhã, né? (inaudível) todo mundo quer ir e depois quer voltar. Então, o BRT, por exemplo, sendo estação, o que limita o BRT também é a capacidade de parar na estação. Se eu faço uma estação que só cabe 1, é uma coisa. Se eu tenho uma estação que cabem 2, ele transporta um pouco mais. Então você tem que fazer a seguinte pergunta: pra um nível de probabilidade de 99% de eu não ter... é... se eu tenho uma estação que só cabem 2 e não um terceiro, esse terceiro vai ficar na pista, não vai poder parar. Então é isso é que eles não levaram em consideração. (inaudível) ele tem capacidade baixíssima. 8 mil, 6 mil, 7 mil, 8 mil, entendeu? Dependendo, se você tem estação com 3 lugares pra parar, se tem de 2 ou tem de 1. Então, varia aí. "Ah, não mas eles falam, tem 35 mil." Eles falam, mas na é BRT. BRT é a operação metroviária. É o ônibus com o mesmo espírito, com o mesmo conceito operacional do metrô. Estações e o trem. Sem congestionamento, ele alinhado sozinho, vai levar numa velocidade boa, etc. e tal. Quer dizer, isso é o BRT. Aqui, eles mudaram totalmente o conceito, então você tem o expresso, semi-expresso, então o cara que é... mas ele não atende a... por exemplo, o que vai, a TransCarioca, ele sai daqui da Barra, aí vai ter uma estação em Vicente de Carvalho e vai ter uma estação, que é o outro lado. Quer dizer, todos esses bairros que estão aqui, não estão o... pra ir pro Galeão, ele não para pra você. Então você vai ter que pegar um outro ônibus pra poder chegar (inaudível). Não vai pegar, coisa nenhuma! Então, é um conceito diferente. Eu fiz a faixa seletiva da Avenida das Américas projeto... da Américas não, Avenida Brasil. Foi ótimo enquanto durou. Hoje em dia não tem mais sentido. Eu já falei isso pra prefeitura. "É, mas você que fez isso." - E daí?! Já deu o que tinha que dar, po! Você tá parando toda a Presidente Vargas. E tem 600 ônibus por hora. Quer dizer, 40 mil pessoas por hora. O que as pessoas precisam entender é o seguinte: se eu to na faixa de tráfego de automóveis, eu posso colocar 2 mil automóveis andando a 45Km por hora. Então, eu vou ter em cada 2 segundos, eu vou ter... cento... da cinco... em uma faixa e da cinco pessoas dentro do carro, vou ter 10 mil pessoas por hora. Se eu tiver outra faixa, 20 mil, não é? Então, mas não tem parada. Não para. Não tem sinal. É isso que eles não entenderam no BRT. Diz que transporta mais que o metrô. Eu digo, olha... (risos) Começaram mal, achando... aí o coitado do prefeito foi no embalo né? Depois começou a dar ordem mesmo, a dar ordem para que as coisas pudessem ser...

conversei com ele, aí ele disse: “Você é contra o BRT?” - “Não, eu não sou contra o BRT. Eu sou contra a maneira como estão colocando o BRT. É diferente.” Vai querer fazer o BRT ser um metrô, pô, o que não é. Então você começa a colocar ele em lugar que ele não tem condições de levar. Esse é o problema. E a TransCarioca TransCarioca tem 22 mortos. Não pode ser favorável. Não podia ter nenhum. 22, cara. É complicado. Isso ainda vai dar rolo. Então, as coisas... é igual eu chegar e fazer na Central... “é... isso é povo é mal educado mesmo, vai atravessa aí a rua aí... ah, coitado, morreu mais cedo.” Não é? Não pode ser assim, cara. Você é governo. Governo tem que educar as pessoas e tem que ajudar na educação. Induzi-lo a fazer as coisas com perfeição. Agora, você vem aqui na Barra. A Barra... a Avenida das Américas era uma rodovia RJ071, pra você ir a... Angra dos Reis. Então, né? Virou uma Avenida. Avenida Brasil, era estrada e virou avenida. É o inverso, é diferente. Toda bloqueada, toda, né? Aqui, essa aqui, você tem, tem... to cansado... tem que... a Avenida das Américas, estava falando o que mesmo?

A: Que a RJ071...

F: Ah, isso mesmo! Então, ah! O negócio do desastre. Então, por exemplo: o cara, ele tá aqui, ele mora aqui, aqui é a Avenida. Ele tá aqui, o menino, ele tá aqui, ele mora aqui, então bastava ele atravessar aqui, que ele tá em casa. Aí o governo faz pra ele o seguinte: ele anda aqui, quase 1Km, né? Atravessar aqui, depois voltar. Não dá né? Ninguém faz isso. O ser humano não faz isso. “Ah, mas na Europa...” A Europa também não faz essa sacanagem com o cara né? Porra. É, eu fiz, pô. O metrô, você pega ali o metrô, sai na Central do Brasil, você já imaginou, abrir o metrô ali, sai todo mundo na Central do Brasil pra atravessar a Presidente Vargas? Vai acabar a população. Então, quer dizer, não é assim que as coisas devem ser feitas, né? Então, ele é... agora, transporte coletivo, o grande problema é que ele não tem nada aqui no meio das barcas, né? É claro, ele só liga aqui, Rio-Niterói, Rio-Niterói. Então o Rio, naquela zona ali de São Francisco, aquela região de lá, né? E ele aqui é um transporte de massa, agora, vamos a um outro detalhe: eu não posso fazer aqui uma ponte aquaviária. Por que que eu não posso fazer? Porque eu tenho o porto. E eu preciso do porto pra minha economia. É o segundo porto. Eu não posso, é... e é um porto interessante, porque são mercadorias de alto valor: containers... não é soja, não é... minério, 7 dólares, 10 dólares a tonelada. Não, a gente ganha 2 mil dólares, 5 mil dólares. Diferente. Eu não posso... e é carga limpa!

Eu não posso abrir mão disso. Então, eu tenho 1700 navios por ano, que entram e saem e eu não posso fazer uma ponte aqui. Vai que o cara vai entrar, pô... ele vai atropelar. Ou então esse daqui vai ter que começa a dar a volta pela popa dele. Já houve acidente. Então isso tem limite. Ta? Isso tem limite. Então, pra você manter as barcas ali, você pode fazer até 6 minutos e meio entre elas, fora isso, acabou, tá encerrado. Por isso, o metrô tá previsto, entrar por debaixo da Baía de Guanabara. Então você faz ele, Estácio - Carioca - Praça 15, depois, no futuro, ele já sai ali na Praça 15 e vai pra baixo, vai até Araribóia e vai pra São Gonçalo, (inaudível), Itaboraí, vai pra cá, pra esquerda. E o HSST, um dia qualquer, não sei quando, vai pra São Francisco, naquela companhia lá. Bom, então, ele é um transporte ponto a ponto. Muito diferente do metrô... Você não tem ninguém aqui, né? Então ele tira a gente daqui. Só que os ônibus não têm o menor interesse de que isso aqui funcione. Você pode reparar que eles foram anos e anos donos das barcas e só andou pra trás. Negócio lá é assim, ó... quando chegar aqui, que já não interessa mais, eles venderam. Passou pra Odebrecht. Sisteminha de ônibus do Rio funciona muito bem. De outra forma, mas funciona bem. E aí você pode considerar assim. Agora, tem que ter essas extremidades funcionando. Senão, você vai outra vez pra fila e o cara te transfere pra ponte. Outra bobagem: “ah, vamos fazer tarifa diferenciada por hora.” Pra o cara achatar o pico, né? Eu venho trabalhando nisso há muitos anos. Não foi agora. Mas só porque eu falei na imprensa. Então agora todo mundo quer pegar isso pra colocar em outros lugares. Então: “não, nós vamos experimentar agora achatar pico...” os caras não falam nem quem teve a ideia disso... até porque eles não respeitam, mas tudo bem, não tem problema. Eu fiz lá pra Cabo Frio, inclusive. Aí, anos atrás com a Fundação Getúlio Vargas. Que nós precisávamos resolver as tarifas e a Fundação me convidou pra resolver esse problema, eu fui pra lá e fiz esse abatimento, que era uma forma de você poder fazer e aí boleei a metodologia pra poder fazer isso. Mas não sei como é que isso ficou, e aí tal... a gente fez um bom trabalho lá na fundação, lá em Cabo Frio. Muito legal. E, quando fiz esse negócio lá em Cabo Frio. O que que eu ia falar mesmo? (inaudível)

A: O trabalho com a FGV.

F: O trabalho?

A: Com a Fundação.

F: É... Ah, pois é... o abatimento, aquele negócio de fazer um abatimento do pedágio. É diferente, porque quem tem carro, tem um nível de renda bem maior do que o cara que anda de ônibus. O ônibus que você tem que fazer isso aqui. Por que não faz nos ônibus? É só você fazer... essa porcaria desse bilhete eletrônico, aproveita pra usar, faz coisas mais inteligentes. Como essa. Por exemplo, o pico é aqui, eu tenho que dimensionar tudo pra esse pico: custo operacional, (inaudível) 10 pessoas por metro quadrado e esse lixo. E faz aqui mais barato e aqui mais barato. Mas significativamente mais barato. Então, pra eles, pra esse pessoal, vai ser legal. Só que aí, você vai fazer de tal maneira que isso aí vai fazer assim, vão ficar os 3 mais baixos. Então, essa seria a... agora, você colocar isso com a Via Lagos... isso aí... o cara que tem automóvel, tem um nível de renda muito maior do que o próprio cara que tem automóvel e anda de ônibus. A gente tem esse estudo. Nós fizemos lá também. Ver qual é o nível do salário do cara que tem automóvel, do cara que... então, ele não vai dar bola pra esse negócio. Fazer demagogia de... agora, vai custar mais caro. Vai ter que ter um sistema pra fazer isso, coisa... Aí o cara tá congestionado, tá preparado pro outro lado lá, aí o que que ele faz? Vai pagar a outra tarifa lá porque estava congestionado? Sabe? Os caras ouvem o negócio, falou alguma coisa, gostou da ideia e resolveu que vão fazer daquele lado. Aí ficou congestionado, passa um tempo, não tem mais pico. Tem o congestionamento. Congestionamento não é pico, é parado. (risos). Né? Bom, é isso aí. As barcas, na minha opinião, deram um sistema fundamental, sistema chamado aquaviário. Têm essa limitação. São 6 minutos e meio que você pode ter e não... abaixo de 6 minutos e meio... e tudo vai depender de como a demanda vai se comportar, né? E o metrô... entrando pra Baía de Guanabara depois, você vai continuar com as barcas, mas ele vai tá numa situação bem mais tranquila pros navios poderem ir entrando, entendeu? É... acho que é isso aí.

A: Penúltima pergunta: O senhor acredita que a qualidade de vida do cidadão da RMRJ e a mobilidade urbana, são temas que estão intrinsecamente ligados?

F: Da... mobilidade urbana e?

A: A qualidade de vida do cidadão.

F: Ah sim... Há uma certa... a mobilidade da população só pode ser boa se você der bons serviços e for uma tarifa compatível com o nível de renda dele, que aquilo não

vá fazer dele um... gasto violento. O que a gente precisa entender é o seguinte: quando você vai fazer um trabalho e um projeto de mobilidade e mais... pra responder essa tua pergunta, você... qualquer solução, ela tem que satisfazer a 3 grandes grupos. Que grupos são esses? O grupo 1 é o grupo que você tem que verificar, que vai fazer os estudos socioeconômicos: sobre a tarifa do carro, como é o custo operacional dos veículos, a tarifa, como é que anda, atual. Você vai trabalhar... eu não posso fazer... vou dar um exemplo: eu não posso fazer um... BRT, tirando uma faixa de tráfego, pra forçar o cara a... BRT faz tudo né? Tirar os carros da rua. Né? E agora irritado, porque o cara que comprou carro lá no Recreio, andava bem. Agora, meu filho, é 2 horas, 2 horas pra chegar na Barra. Eu levei, fui fazer um exame lá no Recreio e fiquei impressionado com isso. Então quem (inaudível) foi de alguma forma, enganado, porque a Barra tá aqui. Eu mal ou bem, tenho que atravessar isso tudo e já tô fazendo uma (inaudível) pra poder sair. Agora, o cara tá longe. Recreio é longe, mas se vem numa via expressa, ele vai rápido. Mas se ele vem naquele congestionamento que eu venho às vezes e pego 1 hora pra chegar no Barra Shopping, você imagina o cara, que vai chegar no Recreio. São 3 horas, né? Então a mobilidade tá frita aí. Você tá criando uma... inclusive nos transportes, supertransportes e a população dentro do carro. Então aí vem a... socioeconômicas, o custo operacional, você aumentou, porque os carros não tinham, naquele momento, naquela hora, naquele período, congestionamento, passaram a ter congestionamento. Então passaram a jogar mais CO₂, passaram a jogar mais dióxido de nitrogênio, quer dizer, tudo, tudo de poluição. Uma coisa que se diz ainda que vai ser, tá a favor do meio ambiente, que agora tem o Diesel foi aqui, esses dias, perto do que vocês estão fazendo é titica do cavalo do bandido, cara. Então, você vê como são as coisas. É o ambiente, é socioeconômico, custo operacional dos veículos, que você tem que baixar e com isso, você baixa o consumo de combustível, meio ambiente, você não tá criando problemas maiores pro meio ambiente, como tirar uma faixa, que você criou um problema. Urbanístico - ainda no primeiro grupo - que que é? Picos, centralizados. É o que acontece na SuperVia. Numa hora do dia, o volume de passageiros é 20% do que... do dia. E é aquilo que eu te falei, da linha leste-oeste, norte-sul. Antes de colocar na iniciativa privada, esse desbalanceamento, 71 por hora... 71 mil por hora 41 mil por hora, com a mesma receita, deu um prejuízo pro metrô de 600 milhões de reais de déficit. O

que que aconteceu? Parou de investir, esse é o primeiro sintoma. Entrou em... tendo que pagar...

(toca o telefone)

Peraí que tem um negócio...

A: Sem problemas!

F: (fala ao telefone) - Nós estávamos falando... quando eu desliguei...

A: Do déficit operacional de 600 milhões de reais.

F: Ah, chegou a 600 milhões de reais. E eu aprendi na minha carreira artística aí, que 600 milhões de déficit - na época! Eu teria que passar hoje pra ver qual é o déficit. Isso é há uns 6, 5 anos atrás... Eles queriam sempre investir, eles parar de investir. Tanto é que partiram pra, depois que o metrô do Rio partiu pra concessão, eles partiram também agora pra concessão, eles fizeram a Linha Amarela deles, com incentivo da iniciativa privada, e agora (inaudível). Estão fazendo aí, passando pra iniciativa privada. Bom, isso aí, nós falamos... Ah! O negócio do meio ambiente também, é o seguinte: você não pode fazer do sistema de transporte público, um indutor de custo social. Então, o que seria indutor de um custo social? As pessoas são mal transportadas: 7, 8 pessoas por metro quadrado. Pra você ter uma ideia, os estudos ergonômicos feitos, fisiológicos, no homem, feitos pelo instituto Battelle, junto com os americanos, o instituto Battelle, apesar do nome, é americano e de Zurich com o pessoal da Europa, eles estudaram os limites fisiológicos do homem, como deve ser transportado. Então, por exemplo: se eu tenho 6 pessoas por metro quadrado, essas pessoas não podem continuar em pé, ali, 6 pessoas por metro quadrado, mais do que 2 minutos. É basicamente o tempo que você leva entre 1 a 2 estações do metrô. Se você não obedecer, ficar um tempo maior, várias pessoas daquele contingente, começam a se sentir mal. Eu, posso não sentir nada, o cara do Vietnã, que morava embaixo da terra, com os caras atirando em cima dele, com aqueles aviões a jato. Esses caras, não vão dar bola pra nada. Tem muita gente que não vai dar bola pra nada. Tanto é que tem aquele cara que atravessa aquele fio em cima de um precipício sem nada pra segurar. Quer dizer, o cara é tão seguro de si, né? Ele pode fazer isso, mas isso, você conta no dedo. Então, são pessoas que vão bater no serviço público de saúde, tá? Primeiro aspecto. Então, você não pode... é um contrassenso você ter um sistema de transporte, que crie um sistema, ou seja,

um indutor de um custo social. Tá? Isso é muito importante. Que nego não olha. Segundo é: se 4 pessoas por metro quadrado, você pode ficar nessa situação durante 25 minutos sem nenhum problema. Pode acontecer lá depois dos 26, 27, uma ou outra pessoa, que tá incomodada com o que tá acontecendo. Então, isso, eles fizeram exatamente por causa dessa saúde lá. O transporte é um grande indutor de custo social e que não pode ser. É por isso que os americanos vão todos sentados. E tem um aspecto importantíssimo, que só não vê quem não quer. Que é o seguinte: a linha 2 do metrô, as pessoas que moram em Acari, que vão pro centro, elas sentam, pegam o trem e vão no sentido contrário, à Pavuna. Ninguém falou nada pra eles não, eles fazem, pra ir ao Centro sentados. Eu ontem fui ao metrô e andei 35 minutos em pé. Eu não quis sentar, quis ficar em pé. Às vezes alguém me oferece, é engraçado. Por enquanto pode deixar. Eu fui da... Osório, General Osório, né? Até a... lá da prefeitura, onde tinha reunião, porque eu ia ver as obras que estão fazendo, espetaculares ali, pra eliminar as inundações. Ali na praça da bandeira e tal, bom... depois, um dia a gente fala sobre isso, mas ele, ele... indo pra lá, né? 35 minutos, e tal. Depois, quando chegou ali no... no Catete? Não, não foi no Catete, foi no... quando eu estava lá em Copacabana, já estava mais vazio né? Aí... não! Que nada! A... General Osório, alias, antes foi a... Cantagalo! Aí eu sentei, pra ir até a Osório, né? Pô... eu dei uma... que depois eu saio à pé né? Andar 10 minutos, que eu aproveito pra fazer exercício pra (inaudível). Então eu vou a pé, pego meu carro lá no estacionamento da Paz e volto pra cá. Mas vou a pé, 10 minutos, é um quilômetro e pouco né? Já tinha feito 1 né? Fiz antes. Médico pode me chatear muito com... eles querem que ande. Bom, mas isso aí é pra você ter uma ideia do ambiente. Então você vê urbanístico, ambiental, socioeconômicos, deixa eu ver se tá faltando algum... ah! Pera aí... urbanístico, ambiental, socioeconômico... falta 1... acho que falta 1... depois eu lembro. É... Grupo 2, tem que ser... você tem que ter técnica, quer dizer, técnico e operação. Ou seja, técnico-operacional. Manter os intervalos, com uma certa distribuição. Se lembra, você ainda deve ter pego, quando era garoto ônibus, né? Quantas vezes você está no ponto de ônibus e não aparece ônibus. Daqui a pouco chegam 3 né? Metrô não pode chegar 3 né? Pô, então ele vai dar um espaçamento maior. Com espaçamento maior e mais conforto nas plataformas e é mais conforto depois no trem, que vai surgir o meio ambiente. Tá? Eu considero isso meio ambiente, que tem que ser bom pro ser humano. Então você

vê qual é a técnica que eu vou usar né? Qual é a tecnologia que eu vou usar, né. Que que é melhor, que que não é, custos operacionais, você vai ter que ver quanto vai ser a tarifas depois porque aí vem o terceiro grupo e último, que é o financeiro, quer dizer: ah, aquilo ali vai custar muito caro pô, porque não sei o que, que *pa pa pa*, que vai custar assim, que vai custar assado, que vai fazer o Shield, que o Shield não interrompo ninguém, po interrompeu todo mundo. Quer dizer, não fizeram análise de risco. Se fizessem análise de risco ali, ia chegar à conclusão, que eu já tinha chegado, de não fazer o Shield, por exemplo na minha passagem, que eu fiz ali na, quando você sai da Linha 2 do Maracanã. Estação Maracanã do metrô, ele sai dali, ele mergulha e eu passo debaixo daquele viaduto de 2 andares (inaudível) da Mangueira. É por isso que eu fiquei careca. E muito pouco, muito perto dos trilhos da SuperVia. Inclusive, pra você ter uma ideia, que as coisas são maravilhosas, eu ali, já com tudo preparado, nego tentando fazer Shield, que tinha que ser Shield. Eu tenho até aí as empreiteiras: “Não, porque o Shield passa, porque o Shield...” Aí eu falei assim: “Ta bom, então faz o seguinte, faz qual é o valor do Shield, faz tudo direitinho, faz um estudo pra mim e põe aí pra me apresentar o estudo.” Aí eles fizeram lá e tal, quebraria pra fazer o Shield e eu, estava fazendo o sistema Bernoulli, que é um sistema bem interessante, você faz com lanças e você resolve bem o problema de recalques e tal. Como é que eu vou recalcar o trem, po? Se eu for recalcar o trem, ele descarrilha! Então a... (inaudível) e aí decidi por esse. Aí daqui a pouco eu recebo uma carta, naquela época era (inaudível) do coronel Weber, que acabou ficando um grande amigo meu. Morreu, mas ficou um grande amigo meu. Mas ele era um (inaudível). Você imagina, houve um desastre de Magno, morreram 20 pessoas, lá no subúrbio e o (inaudível) pegou ele, (inaudível) e fez assim ó: “Po, cara!” (inaudível) Eu não! Eu não tinha nada quando ele entrou. A primeira coisa que ele fez foi querer... tudo que eu ia pegar da SuperVia, ele quis tirar tudo (inaudível). Eu, quando cheguei lá e fiz a... eu tinha que passar 5, 6, 7 metros só de (inaudível) do trilho. Não foi fácil. E então eu tinha que passar todos os sistemas da SuperVia, né? Aí, recebo uma carta dele, do Coronel. Não, da ETP, francesa, que tinha interesse também no Shield lá. É, porque tudo na vida tem os interesses, né? E eu, 7 páginas. 7 páginas. Aí chegou com meu presidente lá, e agora, o que a gente faz? Aí eu: não, fazer o... dizendo que nunca tinha feito isso, dizendo na vida, como ele ia fazer. Só que eu tinha uma equipe maravilhosa

(inaudível) a ela era empreiteira também, mas era, confiava em mim, então ela disse: não, o método que você me disser, nós vamos fazer. E tinha essas 2 possibilidades, mas eu acho o Shield não, então eu fui pro sistema Bernoulli e a gente tinha mais controle do que o Shield. Estava vendo, só em Ipanema agora, 6 meses. Porra, se fosse tão rápido, pelo método, cadê os 18 por metro... então acabou, não tem mais nada. Então aí eu falei: bom, vem cá, vamos fazer o seguinte, eu falei pro Noel, que era o presidente, eu disse assim: olha Noel, a responsabilidade é minha, eu sou o diretor técnico da parte... então quem vai se ferrar sou eu (risos), mas eu sei o que eu tou fazendo, quer dizer, nós sabemos, nós estudamos. Contratei a COEP, que na época era a melhor empresa pra equipamentos de monitoramento, 24 horas ininterrupto e aí chega a segunda carta do coronel Weber. Todo poderoso. Uma página: “Se paralisar UM trem meu, será processado civil e criminalmente por nós. Assinado: comandante.” (inaudível) Aí mais essa carta, né? Eu falei olha, a imprensa vai fazer tanta... tanta encrenca. A única coisa que eu posso fazer é: pega essas cartas e vamos (inaudível) quebrar essa porra toda. Sei que já vão fazer: “Olha, tá aqui, nós avisamos” - isso vai aparecer quinhentas e cinquenta (inaudível). Então deixa pra aparecer só lá. Quando der o problema. Senão não vai dar. Vamos... Bom, moral da história: fiz a obra mais rápida da história do metrô e mais barata do que a própria que eu fazia com os sistemas de Cut and Cover. Só que o Cut and Cover é mais... (inaudível) mais barato, mas é mais lento, o outro é mais barato. E eu passei... toda hora que a gente passava pela parte da frente, então a gente já tirava o concreto e ia resolvendo. Aí eu falei: bom, porque a via era tão lenta também, né? Que ia batendo e batia naqueles troços e transferi a (inaudível) pra a gente. Eu não tive dúvida. Estudamos lá como é que a gente ia fazer, mandei congelar tudo, segurar lá e disse: “Vamos fazer o seguinte, vamos levantar de madrugada... A gente tinha todos os horários... mas não disso, da... pesquisa né? Sempre. 24 horas (inaudível) passar locomotiva. Aí eu fiz o seguinte: levantamos pra ver como é que estava a via, de madrugada, pra eles não verem. Fizemos um cálculo ali, que precisaria de uns 200 soldadores, pra soldar, pra aparar aquele, a porrada que ia dando nos trilhos. 200 máquinas pra soldar. Ninguém podia falar nada, nunca houve vazamento, olha só. Cara chega lá e: “Ó, amanhã vocês vão ver o que vai acontecer e ele são de fogo, né? Faz... é lindo! Dava pra filmar, assim, espetacular, soldei tudo. Aí acabamos a

obra, entregamos. Aí virou um grande amigo meu o coronel Weber. Quer dizer, as minhas respostas, eu não só é... as minhas respostas são... você viu, o negocio do aeroporto. Não é... quero discutir com você nada, mas o cara chegar lá e me mandar pra eu cair num Shield, porra, então cai logo, vai logo (inaudível). 6 meses parados e acabou, (inaudível) em media e acabou. Nunca vai poder fazer mais que 6,7,8 metros. Então, são essas coisas que você que tá começando e tal e tá indo pra uma carreira boa, eu espero que isso aí, tudo que eu to te dizendo, você consiga apurar, criticar e é claro que se eu tenho uma satisfação na vida, coisas que dão certo. Se vaidade for isso, eu vou ficar vaidoso, mas até ficar, né... eu tinha 15 mil operários no Rio de Janeiro. Simultâneos, cara... sabe lá o que é isso? 15 mil dormindo em acampamento na cidade. 15 mil. Hoje, eles agora que se lembraram que eu tinha 15(inaudível). Mas cansaram de dizer que a maior... que já fez tudo na obra do metrô (inaudível) mentiras bobas, idiotas, desrespeitam o outro do passado, pô. E falam, pô, nós somos o segundo (inaudível), qual é problema? “Mas vamos fazer esse negócio de Cut and Cover?” Um babaca falou na televisão. (inaudível) Tá fazendo o que na Barra, aqui? É Cut and Cover. Qual é o problema? “Mas é pra denegrir...” - O que? Pô, hoje ele tem tudo lá, eles só fazem a obra, põe o trilho e põe o trem, porra. (inaudível) 1 metro e 90. Qual é o problema? Então, essas vaidades idiotas. Absolutamente idiotas. Ele outro dia me mandou o cassete... nem vi... aí quanto eu tive lá, mandei ir ao cassete lá, ele vem pedir desculpas. Aí digo: que desculpas você tá pedindo? - “Não, cara, eu falei... desculpa, eu estava meio furioso, aí eu dei uma porrada em você.” - “Não faz mal não, cara, já to acostumado, tá?” - Eu fui lá, fui chamado na CECA pela minha posição, o negócio da Linha 4. E a CECA, que tem outros membros, queria me ouvir. Gente que não era do governo, mas que faz parte do conselho, quiseram me ouvir. Então eles tiveram que... e fecharam a questão. Então, não to nem sabendo, fui pra lá. (inaudível) Chegando lá, nos contamos, 32 pessoas do governo. Gente que não era do governo, devia ter umas 3, que eram os conselheiros e fiquei ouvindo (inaudível) Fundação Getúlio Vargas (inaudível) Fundação tá trabalhando pra eles. Aí quando eu acabei... eu até ia falar e acabei nem falando. Aí: “tá aqui o inglês, que vai mostrar as simulações, que tudo dá certo...” - tá certo, vamos lá... apresenta as simulações, né. Aí apresentou, porra. “E aí MacDowell?” - “1 minutinho, eu vi. O seu metrô não funciona dessa forma em Londres. Nenhum metrô. Muito menos esse nosso como tá, com

essa Linha 1 lá. E tem isso e isso...” e aí expliquei... e aí todo mundo ficou nervoso, porque o cara veio pra me liquidar, pra encerrar. Aí ele concordou comigo, o inglês, porque ele não é maluco. Inglês tem o mínimo de, de... Aí ele disse: “Não, eu concordo com você.” – falando em inglês né? - “Eu concordo com o senhor, mas eu recebi a ordem de fazer dessa forma. No contrato, tá pra fazer dessa forma.” - Eu disse: “Sim, mas não é uma simulação real, que ocorre na prática. E a simulação, ela é feita exatamente pra se estar o mais próximo possível do real, pra a gente tomar as providências necessárias que são necessárias, com antecedência.” Aí ele (inaudível) todos os empreiteiros. Eles acharam que colocando o cara lá, iam acabar com a minha raça, mas eu to tão acostumado com esse negócio de acabar com raça. Aí o inglês lá querendo mostrar que isso é uma coisa normal e eu mostrei pra ele que não era uma coisa normal e ele foi e falei: seu metrô não faz isso. Não age dessa forma. Porque ele partiu do inverso. Deu pra cá. Aí eu disse: “Você inverteu o processo, você não tá operando. Existe uma distribuição, você não está fazendo, você já partiu do determinístico. Então você não fez simulação, pô, de operação metroviária. Você não fez.” (inaudível) na entrada do metrô na estação, pô... (inaudível) 2 minutos e meio, só que isso tudo, você acaba pegando o teu Headway e vai deslocar pra maior e Headway maior, que dizer, pra pior né? Ele reduz a capacidade do sistema. E reduz a capacidade... ter congestionamento na estação. Só pra basicamente encerrar aí, eu ia te dizer o seguinte: eu fui consultor do metrô de São Paulo durante 2 anos, só sai exatamente pra fazer o aeroporto, né? Mas na qualidade da garantia da Linha Vermelha da... da Linha Azul (inaudível). E lá o negócio era tão... a discussão é assim, uma coisa tão grande, eu fui chamado e o gerente de operação, os engenheiros de operação e eles falaram pra mim: “Olha MacDowell, a nossa ideia é reduzir em 5 segundos o Headway.” (inaudível) - Eu falei: “E aí?” - Aí ele disse: “Não, 5 segundos, porque vai ser o suficiente pra a gente não fechar a Estação Corinthians. Que aí a gente vai ficar mais tranquilo, porque está havendo uma aglomeração muito grande na plataforma e estamos com muito medo de cair gente na... então se a gente abaixar 5 segundos, isso vai dar o alívio que nós precisamos do aumento da capacidade.” - Eu falei: “Vai ser um desastre.” (risos) “Você vai ter que fechar a estação, você não tenha dúvidas.” - “Isso não é possível, MacDowell, porque se eu baixo o Headway, eu vou conseguir ter uma capacidade maior.” - “Sim, você vai ter uma capacidade maior, mas não é assim que

funciona.” É como o inglês, não é assim que funciona. O que funciona. Aquilo que você acha que vai conseguir com a redução de 5 segundos, o teu Headway médio, que você programou, ele vai aumentar. Ele aumentando, vai ser pior do que você diminuir os 5 segundos. Aí ele: “Isso é um absurdo, pô...” - (inaudível) uma conta lá... - “tá no denominador, tá no...” - “Mas não é assim que funciona, cara. O problema aí é probabilístico. O problema aí é de distribuição de probabilidade. São funções probabilísticas. O fato de você ter o piloto automático, ele melhora muito. A curva dele é mais fechada. A do metrô do Rio, por exemplo, tá aberta. Agora, quando você fizer assim e fizer o que você tá dizendo, isso aqui vai, não só abrir, como deslocar.” - ah, mas eu fui voto vencido! - “Eu vou fazer, você vai ver que vai dar certo.” (risos) - (inaudível) 26%, tiveram que fechar, um escândalo em São Paulo. Agora, lá é diferente. Quando ele chegou lá no... resolveram tudo, viram que não podia fazer os 5 segundos, teve que voltar pra continuar e ele chegou: “Cadê o MacDowell, cadê esse cara? Traz esse cara aqui!” - (inaudível) o que que é que ia acontecer, né? Aí fui embora e tive que voltar correndo, aí juntou todo mundo lá e: “me explica o que acontece!” E essa explicação o CREA colocou antes da revista, ele colocou, ali toda a matemática, mostrando no que que dava, essa coisa toda. (inaudível) São Paulo. O CREA publicou. Aí quando o governo resolveu fazer a linha (inaudível), eu falei com o Pezão, o Pezão ficou preocupado: “Não, vamos conversar com o governador.” - Eu falei: “ Pois é, precisamos conversar com o governador, porque o Brizola, que tinha que conversar com ele, voltou atrás, o Garotinho e a Rosinha, voltaram atrás, depois de inclusive lançar. E agora o Cabral, carioca, lança um negócio que não vai dar certo. Então vamos evitar que isso ocorra. Mas eu vou dar uma solução pra ele, muito melhor pra poder, poder sair aí pro abraço.” Ele ficou preocupado, o Pezão e aí isso a gente... isso no telefone. Eu tinha operado (inaudível) ele ficou sabendo, me ligou, não sei nem como ele ficou sabendo, nem meu pai soube. E aí eu tive esse problema, ele soube e tal e me ligou pra saber, porque ele também ia ter agora um problema que também tinha que fazer. Aí conversamos e tal e aí aproveitei e expliquei tudo pra ele, o quê que era, por quê que era. Ele falou: “Não, vamos fazer uma reunião com o governador.” Mas (inaudível), não teve reunião. Não, tudo bem, é um direito dele. E eu disse: “Olha, Pezão. Você tem que olhar isso com carinho, porque isso vai dar problema pra vocês.” E, passado um tempo, deu problema. E aquela história que eu falei,

começou a dar. Não conseguindo manter os intervalos. Anda e para, anda e para. (inaudível) o metrô de São Paulo acabou, agora fica todo mundo parado. Tipo elevador. Elevador vai subir, pronto, enguiça. Todo mundo olha pra um, olha pro outro, fica ali, daqui a pouco para outra vez (inaudível). E é piloto automático, graças a Deus. Porque o piloto automático faz isso quando ele se sente ameaçado com o carro da frente. Então ele não quer papo... se o piloto quer ou não quer, ele tá se lixando, ele vai e para... da aquela... (inaudível) emergência, tem que segurar. Porra, só trabalha com emergência, cara. Você acha isso legal? Isso estraga os carros. Toda hora essas freadas pra valer. Agora, lá não, chama esses caras (inaudível). Daí pra frente passou tudo a ser (inaudível) agora, eu já desconfiava disso, então todos os meus alunos no IME, eu fazia eles (inaudível), fizeram teses, uma porção de coisas. Aí vem o inglês falar, fico quieto, deixo ele falar o que ele quiser, mas eu falei e ele ficou branco. Ele: “Não, isso aí...” - aí acabou, aí eu fui contratado pra essa segunda (inaudível) desliga essa porra aqui (inaudível) e pronto, não enche o saco. Aí ficou todo mundo nervoso lá né? Muito nervoso (risos). Aí (inaudível), isso aí é técnica, o cara vê, pô. É igual médico, pô, o cara chega pra mim e fala: “Você tem que andar, você tem que tomar 2 remédios...” que ele me dá... e eu todo dia eu tomo. - “Não deixe de tomar.” - Não, não deixo de tomar. Agora, vou chegar aqui e “vou tomar é coisa nenhuma! Que que esse cara entende de que porra”.

A: Estava morto.

F: Bom, então é isso aí cara, mais alguma pergunta aí?

A: Não, acabou.

ANEXO III

Transcrição da entrevista com Deputado Estadual e Engenheiro Luiz Paulo Corrêa da Rocha

Antônio Mariano: 9h39 da manhã, 10 de dezembro de 2014, entrevista com o Deputado Luiz Paulo. Deputado, para o senhor, o que é mobilidade urbana? E também o que é qualidade de vida?

Luiz Paulo: Podemos entender por mobilidade urbana, eh... a promoção de modos e meios que o cidadão deve ter para exercer todas as suas atividades dentro de uma determinada cidade ou de uma região metropolitana como a nossa. A mobilidade é muito mais que os transportes coletivos. Ela envolve tanto a capacidade de ir e vir quanto (a) de bicicleta, a pé, de trem, de ônibus, de metrô, de helicóptero, de avião, de BRTs, de automóveis. Mobilidade é o conjunto dessas ofertas, eh... desses serviços. Eu diria que, inclusive, o quesito internet tá dentro do quesito mobilidade, né. Porque ele pode cada vez mais diminuir o número de viagens, né. Porque quem viaja é a informação e não o próprio cidadão. E a mobilidade é o principal quesito que se liga a qualidade de vida na região metropolitana. Porque no aspecto dos transportes, da mobilidade, ele afeta diretamente essa qualidade de vida pela produção da quantidade de monóxido carbônico dos veículos a combustão, mas também pela retenção dos tempos de viagem, que influenciam diretamente os aspectos ligados à saúde, como também a questão da produção dos próprios (), né. Então mobilidade tem a ver com qualidade de vida e tem que a ver com sustentabilidade, né. Porque também um transporte deficiente que provoca a imobilidade, ele aumenta fundamentalmente os custos dos transportes, quer seja os transportes de carga quer seja os transportes de passageiro. E a mobilidade, ela também deriva de uma outra política pública, que não é especificamente dela, mas que tá ligada a ela diretamente, que é a política pública do planejamento urbano... na região metropolitana. Porque... o vetor, uso do solo, transporte e habitação estão intimamente ligados. E a nossa região metropolitana é afetada diretamente por essa questão. Cada vez mais os grandes conjuntos e as novas moradias são alocadas na periferia da região metropolitana, enquanto os centros gerados de empregos, estão mais na Zona Sul, no Centro, no

Grande Méier, na Grande Madureira, etc. Então cada vez você tem custos de transportes gigantescos... Você falou mobilidade e qualidade, né?

A: Isso. Mobilidade e qualidade de vida.

L: Acho que até falei demais, né.

A: Não, o quanto o senhor quiser. Sem problema. Bom, próximo: Quais os três principais desafios pra mobilidade urbana no Rio de Janeiro atualmente?

L: Bom, o primeiro grande desafio é que haja uma instituição capaz de... gerir, no sentido de falar, fazer com que os municípios falem entre si... para que essa instituição possa gerir as políticas públicas na região metropolitana. Isto é fundamental. O que a gente vê é que um município puxa a questão mobilidade pra um lado, outro puxa pro outro, eles não falam entre si. E o estado é omissor nessa questão. A questão metropolitana, ela foi abolida das grandes discussões aqui no nosso país, em principalmente no nosso estado eh... com a extinção da FUNDREM, que foi criada em 75 quando se deu a fusão do estado do Rio de Janeiro com a Guanabara. Fusão/a FUNDREM foi extinta possivelmente por 83/ mais ou menos em 83 no governo/ no final do governo do Brizola no primeiro governo/ no início do governo Moreira, então foi 86 por aí. Então você tem aí, praticamente, mais de vinte anos sem nenhum planejamento metropolitano, sem essas políticas públicas não conversarem. Dou dois exemplos recentes aqui pertinho da Assembleia... você não vê mais o Elevado da Perimetral... foi derrubado pelo prefeito Eduardo Paes... né, pra fazer o projeto Porto Maravilha. O elevado da Perimetral não era uma via municipal, ele era uma via metropolitana, porque ele interligava o centro da cidade e o aterro do Flamengo pra dar acesso à Ponte Rio-Niterói, à Linha Vermelha, e à Avenida Brasil. Isso foi discutido com que (sic) prefeitos? O de Niterói? Os da Baixada? Claro que não, foi uma decisão unilateral do prefeito, e o quê que fez o estado? Se calou... Um segundo exemplo, no sentido inverso. O estado decidiu () os militares mudar o trajeto da linha quatro. Fez com que a linha quatro se transformasse, na verdade, num leão. Tirou o seu início de Botafogo e o deslocou pra Praça General Osório. Em vez de passar pelo Jardim Botânico/ Humaitá, Jardim Botânico, Gávea, foi passar por Ipanema e Leblon. Fez duas audiências públicas sobre o tema, uma na Rocinha e outra em... divisa ali de Ipanema e Leblon, né, e o município nunca teve presente. Parece que o metrô tava (sic) sendo construído na

Nigéria... e não na cidade do Rio de Janeiro. Então você veja como/ e eu tô falando do Rio de Janeiro que é o município da capital/ como é que o município e o estado não falam, e o município não fala com os outros municípios. Então, é anárquica a política de mobilidade. Então a primeira medida fundamental é institucionalmente fazer com que todo mundo converse entre si sobre mobilidade, né. E você dê prioridade àqueles projetos, né, que forem o melhor para a região metropolitana. A região metropolitana tem de ser tratada como um todo, e não segmentada. Então eu acho que essa é a primeira questão. Eh... tá se construindo no estado um PDTU, né, tá em fase final, né, eh... hoje existe uma lei do governo federal regulamentada por um decreto que exige que os municípios tenham os seus planos de mobilidade... mas com prazos mínimos, né, que isso vai virar algo sem grande funcionamento, então precisa de fato ter essa coordenação metropolitana. Eu acho que essa é a grande primeira/ a grande primeira medida.

A segunda grande medida é que o estado precisa definir as suas prioridades na mobilidade a partir do PDTU de um Plano Diretor de Transportes Urbanos, e não de ímpetos individuais... ora, desde quando... sob o ponto de visto metroviário... fazer o linhão, isto é, estender a linha 1 por Ipanema, Leblon até a Gávea ficará mais importante de que fazer o trecho Estácio, Cruz Vermelha, Carioca, Praça XV? É esse trecho que regula, né, a linha 1 e a linha 2. Então a grande segunda grande medida importante sob o ponto de vista da mobilidade é assentar a rede metroviária... A terceira grande medida, e eu tô falando da mobilidade na área de transporte, é fazer investimentos maciços na Supervia pra transformar o trem em metrô na superfície, né... qualidade, segurança... pontualidade, e diminuição de intervalo entre trens... tudo isso é possível. E associada a isso... que tá dentro dessa terceira emenda, você vai dizer assim, bom, e os recursos pra isso?... A política industrial brasileira tá profundamente errada. Não pode ter mobilidade nas regiões metropolitanas enquanto a prioridade for dar incentivos e benefícios fiscais aos borbotões às montadoras pra produzir automóvel. Se esses benefícios fiscais tivessem sido transformados em investimentos em trem e metrô e até mesmo em BRTs, quando necessário, ou no sistema de barcas... nós não teríamos, talvez, uma situação tão difícil. Então isso tem de ser revisto já. Teria uma série de outras questões, mas você pediu três, senão não vou sair da sua pergunta.

A: Tudo bem. E... o Rio de Janeiro, ele está se desenvolvendo em se tratando do conceito de mobilidade urbana?

L: Olha só... a Região Metropolitana. A pergunta que você tá fazendo é da região metropolitana ou do estado?

A: Não, Região Metropolitana.

L: A Região Metropolitana do nosso estado, ela detém praticamente... 78%... da população do estado... ela ocupa algo em torno de 20% do território do estado. Proporção absolutamente inversa... e tem cerca de/ cerca porque sempre tem mais um pra entrar de 22 municípios na... da região metropolitana... eh... eu acho que os avanços na área de transportes têm acontecido... lentamente... numa relação inversa ao crescimento dramático da frota de veículos. Quer dizer, avanço teve, mas não na mesma proporção do crescimento da frota de veículos. E aí de vez em quando tem alguém assim, a culpa é dos ônibus tem ônibus demais na rua. O que tem demais na rua não é ônibus, é carro. Porque cada linha de ônibus que se tira, às vezes é importante tirar, mas tá prejudicando alguém da Baixada Fluminense. Claro que tem que racionalizar, que tem linhas demais, tem superposições de linhas, etc., mas o grande drama é excesso de carro e porque que tem excesso de carro? Incentivo fiscal brutal. Todo dia que tem aquela assembleia, um projeto de lei pra dar incentivo fiscal, pra uma Jaguar, pra uma Nissan, pra uma Peugeot, enfim, não para de ter incentivo fiscal... quer seja no governo federal quer seja no governo do estado. Então, esses avanços, né, não correspondem à expectativa do usuário... né, e além do mais a gente vive um momento de muito risco. De muito risco. Que a solução pra organizar a região metropolitana é trilho... nós temos 250 quilômetros de via permanente, isto é trens, que não funciona bem (sic). Se esse sistema, se esse esqueleto suplementado pelo metrô não for fortalecido... não tem saída à mobilidade na região metropolitana, e começa aparecer, principalmente puxando pela cidade do Rio de Janeiro, e... agora corre o risco do governo do estado também entrar nessa, de achar que BRT é panaceia. BRT é a solução pra determinados casos, todo modo de transporte ele é bom, mas pra determinadas situações. Por exemplo, o BRT chamado TransOeste... ele foi oportuno? Foi, mas foi subdimensionado. Tanto é que rapidamente explodiu a capacidade... mas foi oportuno. Lá praticamente só tinha carros, uma linha de ônibus... tinha uma demanda tão reprimida que quando botou o BRT ele explodiu no dia seguinte. Bom, o BRT TransCarioca é oportuno? Não.

Desde a prefeitura do Cesar Maia, eu me lembro que a gente fez um estudo de demanda dessa linha, e já pedia metrô. Já pedia metrô. Então você coloca um BRT lá, além dele nascer estourado, sob o ponto de vista da capacidade, ele é segmento à cidade, a cidade tá segmentada. Tenta passar de Cascadura e ir pra Marechal Hermes cortando o BRT. É um horror, porque segmentou transversalmente a cidade, né. Então não pode BRT ser panaceia, né. Então eu acho que enquanto não se focar seriamente todos os investimentos possíveis em trem e metrô, não temos saída. A linha 3 que é Niterói, São Gonçalo e Itaboraí, quando o governador assumiu ele já dizia que ia fazer. Oito anos e ainda não saiu do papel. É um corredor importantíssimo pra quem tá do outro lado da baía. A ligação de barca de São Gonçalo para o Rio de Janeiro há duas décadas que se fala nela e não sai. Então eu acho que se fica apostando muito nas soluções de ônibus que são mais baratas... e não se resolve os problemas mais fundamentais.

A: Na sua opinião a integração entre os modais da Região Metropolitana do Rio de Janeiro é adequada para as necessidades da população? Caso negativo, porque e o quê que falta pra ser adequado?

L: Eu acho que a nossa integração... ainda é carente, né, exatamente pela diminuição das capacidades do sistema metroviário. Eu acho que o sistema metroviário tá no pico, né, e ele não pode aumentar por hora a capacidade dele, porque exatamente não tem a conclusão da linha dois, Estácio eh... Cruz Vermelha e Carioca, a linha dois tá superposta à linha um nessa, nessa gambiarra que foi feita de São Cristóvão à Central. Então você podendo até ao longo da linha dois um monte de outras integrações, mas alimentar o que se não tem espaço útil dentro desse metrô? Então eu acho que é muito potencial de integração pra ser explorado desde que você faça esse trecho da linha dois pra diminuir os intervalos entre trens do metrô, e aumentar a capacidade de fazer a integração. Na Supervia é mais ou menos similar. Há necessidade de chegar mais trens, os famosos trens chineses, pra diminuir os intervalos também entre trens, e você ter a possibilidade de mais integração modal, ônibus, eh... trem, trem-metrô, metrô-trem, e também transporte alternativo, enfim, todos os tipos de integração possível, né. Fenômeno similar também se dá com as barcas. Há necessidade de chegar as nove embarcações novas pra aumentar a capacidade das barcas, e você ter a ligação da (Linha) dois, né, fazendo o trecho Carioca-Praça XV, que vai dar uma integração fantástica

metrô-barca, né. E é claro que os terminais de ônibus já tão sendo varridos daqui, até o da Misericórdia aqui atrás (da ALERJ) tá indo embora, o judiciário requereu lá eh... aquela área, mas precisa fazer essa integração, ninguém me contou, eu assisti daqui há dois anos atrás, todos os dias aqui na Praça XV um cidadão com um megafone dizendo aos usuários que procurassem viajar fora do horário do pico. Foi a primeira vez que eu vi, diz alguém que ganha pra prestar serviços, que diz assim, não viagem por favor. Mas é um pouco isso, as barcas chegou da fila aqui saindo da Praça XV indo até a 1º de Março. Então/ mas estão se comprando novas embarcações, mas eu quero mostrar a você que falta muita integração, mas só pode fazê-las se os sistemas que a espinha que é o trem, principalmente, o metrô e as barcas tiverem capacidade pra absorver essas integrações. Até mesmo porque o bilhete único ajuda esse processo todo de integração.

A: Na sua opinião, os investimentos da mobilidade urbana, que estão sendo realizadas atualmente na Região Metropolitana, são corretos e sustentáveis em longo prazo? Caso negativo, qual o caminho que deve ser tomado?

L: Não. Olha só. Eu acho que tem, quando eu disse que a mobilidade avançou um pouco, que tem algumas coisas que no meu entendimento são positivas. O bilhete único é positivo, né, porque ele diminui o custo de transporte pro usuário, apesar de que o conjunto da população paga por ele e ele é subsidiado. Mas é um ganho você ter duas horas e meia, três horas, enfim, pra andar em qualquer modo tendo integração é um ganho de mobilidade inegavelmente. Se financiar mais trem... é importante, isso está acontecendo (), você ter mais barca também é importantíssimo. O que no meu entendimento eh... tá errado. O trecho General Osório-Gávea... Gávea-Barra-Jardim Oceânico ele tá custando, segundo dados do próprio estado, na ordem de 8 bilhões e meio. Isso era uma prioridade maior do que você recuperar o sistema ferroviário todo? Tenho muitas dúvidas. No meu entendimento, não. Esse devia ser a grande prioridade. Esse trecho deveria ter prioridade em relação ao trecho da linha 2 Estácio-Cruz Vermelha-Carioca-Praça XV? Seguramente, não. Então, há uma inversão de prioridades de investimento por causa de uma política metropolitana, por causa da falta de uma política de planejamento dos transportes, né. Então eu acho que aí que carece os defeitos. O bilhete único eu sustento que é um ganho, eu acho que o BRT da Prefeitura pra chamada TransOeste é um ganho, comprar trem é um ganho, comprar barca é um

ganho, né, melhorar as estações da barca também, mas no meu entendimento no metrô eles não acertaram. Não acertaram porque ampliaram a concessão fazendo um gatilho/ aumentaram o prazo de concessão fazendo um gatilho que eu chamo eh... a gambiarra São Cristóvão-Central, botando a linha 2 junto com a 1 e matando a estação Estácio. Isto foi uma medida tão desastrosa e um limitador tão grande do sistema metroviário que a própria concessionária dos metrôs, o que ela mais quer na vida é o trecho simplificando Estácio-Carioca.

A: Mas... até aproveitando o gancho, o que o senhor acha então da proposta que estão dizendo que vai acontecer, que é de estender a linha 2 de Botafogo-General Osório quando a linha 4 estiver pronta.

L: Estender...

A: A linha 2. Até hoje ela chega a Botafogo. Dizem que quando a linha 4 ficar pronta, ou seja do Jardim Oceânico até a nova General Osório, a linha 2 vai sair/ vai chegar/ ao invés de terminar em Botafogo vai chegar até a General Osório antiga.

L: Meu querido, nós vamos ter, ou parando em Botafogo ou General Osório, sem o trecho Estácio e Carioca, vai se tornar um gargalo sem saída. Porque o gargalo vai tá no trecho São Cristóvão-Central, o “Y” com superposição de linha. Esta hipótese da linha 2 seja () é até possível, desde que tenha o trecho Estácio-Carioca, e pronto. É uma maluquice deixar esse linhão que eles estão fazendo parado no Jardim Oceânico quando tinha aqui o Terminal Alvorada. É lá que chega o TransOeste, é de lá que sai o TransCarioca, e é lá que vai chegar o TransOlimpico. Não compete fazer um BRT eh... da Alvorada até o Jardim Oceânico. Isso vai ser um outro gargalo. A falta de planejamento, e a invenção, se tivessem todos seguindo o plano metroviário, esses problemas não tavam (sic) ocorrendo. No plano ferroviário feito lá no () metrô entre 75 e 79, né... tinha esse gatilho? Não. Tá lá claramente a linha 2, a Estácio, Estácio-Cruz Vermelha-Carioca. Carioca ligando com a Praça XV. Tivesse seguido o receituário que os profissionais estudaram há décadas, não tinha dado esse problema. Saiu do receituário, começaram a fazer invenção aí dá uma balburdia... total, né, porque cada um pensa uma coisa. Em geral, profissionais que vão ser secretários que não são do ramo também, né, o ex-secretário de transporte do estado, o Lopes, a experiência que ele

tinha com o transporte era de transporte escolar na sua escola... Uma crítica política não cabe () né, mas é verdade.

A: Na sua opinião, quais modais abarcam o conceito transporte de massa e quais que abarcam conceitos de transporte coletivo?

L: Bom, transporte de massa em ordem né, vou me abstrair do transporte aéreo porque não é um problema da Região Metropolitana, só é um problema os helicópteros, né, eu diria um é o trem, dois o metro, três são as barcas. Esses são os transportes de massa. Existe agora né, isso não tá nos compêndios, dois tipos de modalidade de transição, entre o transporte de massa e o transporte coletivo, que como essa transição não existe eu vou botar em transporte coletivo, que são os VLTs e os VLPs. T de trilho, P de pneu, né. Que nos VLPs tá o conceito que eu não gosto de BRT que são palavras inglesas que pra mim é do transporte coletivo o de maior capacidade. Mas é, um ônibus pode ser bi articulado, tri articulado... É um transporte, se funcionasse como fosse um VLP, né, faixa bloqueada, três ônibus engatados, é como se fosse um comboiozinho de ônibus. Mas eu prefiro conceituar o VLT e VLP e aí no VLP estão os BRTs da vida, no transporte coletivo. Os BRSS não precisa nem discutir que são ônibus simples, tá no transporte coletivo. E tem os transpor/ e tá nos transportes coletivos também alguns de menor capacidade como os micro-ônibus e até mesmo o transporte que já foi chamado de alternativo, que deviam alimentar os transportes por ônibus, né. E existe o transporte individual, que é infelizmente o responsável por um percentual imenso dos deslocamentos.

A: Ah... última pergunta. O senhor acredita que a qualidade de vida do cidadão aqui da Região Metropolitana e a mobilidade urbana são temas que estão intrinsecamente ligados?

L: Olha, hoje não há como afastá-los mais. Eu diria a você que a mobilidade urbana... Eu tenho certeza que na região metropolitana, a mobilidade urbana é o quesito que mais afeta a qualidade de vida das pessoas. A () a missão de fazer política, não tem uma reunião que você vá que não tenha alguém que chegue muito atrasado e não há desculpa esfarrapada, não. É que a desculpa é sempre que não consegue chegar. Então isso tá afetando muito a saúde, o equilíbrio emocional das pessoas, né, produzindo o que eu falei aqui, esses custos imensos eh... de transporte de produção, e tendentes cada vez mais a piorar porque até agora não

houve a reversão da política industrial de ficar pontando só no sentido da indústria automobilística. E não é um nó fácil de desfazer, não é um nó fácil de desfazer, porque você também tem de mudar a política do () e a política de habitação, mas sempre com a visão eh... metropolitana. Então, eh... a pergunta inicial ela é indivisível, qualidade de vida e mobilidade. Até porque o conceito que todo mundo gosta de dizer e pouco praticar de sustentabilidade, né, ele envolve a questão econômica, a questão social, e a questão ambiental, esse é o conceito de sustentabilidade. E a mobilidade, né, ela se coloca dentro da questão social com uma perna direta ligada a questão econômica e a questão ambiental, então eu digo pra você que mobilidade e qualidade de vida é subconjunto da sustentabilidade.

A: Deputado, muitíssimo obrigado. Se o senhor tiver mais algum comentário...

L: Não...

A: Sinta-se à vontade.

L: Eu acho que eu já falei demais. Você ouvir tudo isso vai dar um trabalho danado.

Bibliografia

BIBLIOGRAFIA

ALMEIDA, C., BATISTA, H., FARIELLO, D. Emperrado: Incentivos e subsídios a carros somam quase o dobro do valor investido em transporte coletivo em 2013. *Jornal O Globo*, Rio de Janeiro, p. 35, 2 de novembro de 2014.

ALMEIDA, C., BATISTA, H., FARIELLO, D. Inflação na seletiva: Tarifas de transporte coletivo subiram 685% em 20 anos. *Jornal O Globo*, Rio de Janeiro, p. 19, 3 de novembro de 2014.

ALMEIDA, C., BONFATI, C., ILHA, F., LINS, L., SCRIVANO, R., FURTADO, V. Via-crúcis para ir ao trabalho. *Jornal O Globo*, Rio de Janeiro, p. 17, 16 de dezembro de 2013.

BRASIL, Tribunal de Contas da União, Relatório e Parecer Prévio sobre as Contas do Governo da República. Brasília, 2010. 488 páginas.

BRASIL, Lei nº 12587. Brasília, 2012.

BRISO, C. Viagem no “Transaperto”. *Jornal O Globo*, Rio de Janeiro, p. 14, 30 de outubro de 2014.

Caderno Mobilidade Urbana. *Jornal O Globo*, Rio de Janeiro, 27 de dezembro de 2013.

Cidades: mobilidade, habitação e escala: um chamado à ação. Confederação Nacional da Indústria. Brasília, 2012. 96 p.

CÔRTEZ CARDOSO, B. Um procedimento para a transferência modal do usuário do ônibus para o trem. Setembro 2012. 180 f. Tese (Doutorado em Engenharia de Transportes) – Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Transportes, COPPE, Universidade Federal do Rio de Janeiro. 2012.

COSTA, Renato Gama-Rosa; SILVA, Claudia G. Thaumaturgo da; COHEN, Simone Cynamon. A origem do caos - a crise de mobilidade no Rio de Janeiro e a ameaça à saúde urbana. **Cad. Metrop.**, São Paulo , v. 15, n. 30, Dec. 2013.

CYNAMON, Szachna Elias. Saúde Pública, qualidade de vida. **Cad. Saúde Pública**, Rio de Janeiro , v. 6, n. 3, Sept. 1990.

DAMATTA, Roberto. Fé em Deus e pé na tábua: ou como e por que o trânsito enlouquece no Brasil. Rio de Janeiro. Rocco, 2010. 191 páginas.

DIRETORIA DE ANÁLISE DE POLÍTICAS PÚBLICAS. Mobilidade Urbana e Cidadania: Percepções do usuário de transporte público no Brasil. 2014. 72 f. Pesquisa. Fundação Getulio Vargas

EVANS, Paul. Carreira, sucesso e qualidade de vida. **Rev. adm. empres.**, São Paulo , v. 36, n. 3, Sept. 1996.

FLECK, Marcelo Pio de Almeida. O instrumento de avaliação de qualidade de vida da Organização Mundial da Saúde (WHOQOL-100): características e perspectivas. **Ciênc. saúde coletiva**, Rio de Janeiro , v. 5, n. 1, 2000.

FREIRE, Américo. A Light e os transportes coletivos no Rio de Janeiro: roteiro de questões. In Simpósio Internacional Globalización, innovación y construcción de redes técnicas urbanas en América y Europa, 1890 – 1930. Universidad de Barcelona. Janeiro de 2012.

FUNARE, C. BRT: um sistema de transporte que já nasceu com problemas. *Jornal do Brasil*, Rio de Janeiro, 29 mar. 2014.

G1, Brasil fica em 46º lugar em novo índice que mede a qualidade de vida. *G1*, São Paulo, 04 abr. 2014.

GRILLO, M. Pedestre leva a melhor. *Jornal O Globo, Zona Sul*, Rio de Janeiro, p. 20, 17 de abril de 2014.

INSTITUTO PÓLIS, Mobilidade Urbana é desenvolvimento urbano! 1ª edição. Brasília, 2005, 39 páginas.

JANINE RIBEIRO, Renato. A sociedade contra o social: o alto custo da vida pública no Brasil. São Paulo. Companhia da Letras, 2000. 233 páginas.

KNEIB, Erika Cristine. Mobilidade urbana e qualidade de vida: do panorama geral ao caso de Goiânia. **Revista UFG**, Goiânia, nº 2, Ano XIII, Jul. 2012.

LAURENTI, Ruy. A mensuração da qualidade de vida. **Rev. Assoc. Med. Bras.**, São Paulo , v. 49, n. 4, 2003.

SEIDL, Eliane Maria Fleury; ZANNON, Célia Maria Lana da Costa. Qualidade de vida e saúde: aspectos conceituais e metodológicos. **Cad. Saúde Pública**, Rio de Janeiro , v. 20, n. 2, Apr. 2004.

PACÍFICO, Alan. A história do transporte aquaviário na baía de Guanabara: Uma análise da relação entre Capital privado e Poder público no planejamento de transportes do Rio de Janeiro. 2010. 18 f.

Pequeno Dicionário da Língua Portuguesa, 3º v. 11ª Edição. Rio de Janeiro: SEDEGRA, 1973

PINTO-NETO, Aarão Mendes; CONDE, Délio Marques. Qualidade de vida. **Rev. Bras. Ginecol. Obstet.**, Rio de Janeiro , v. 30, n. 11, Nov. 2008.

POGGI, Marcos. Artigo de Eduardo Alcântara de Vasconcellos: Considerações. Rio de Janeiro. 2014.

RACHID DA SILVA, E. Análise do crescimento da motorização no Brasil e seus impactos na mobilidade urbana. Junho 2011. 126 f. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Transportes) – Programa de Pós-Graduação em Engenharia de Transportes, COPPE, Universidade Federal do Rio de Janeiro. 2011.

Relatório de atividades FETRANSPOR 2012. Rio de Janeiro, 2013. 56 p.

RIO DE JANEIRO. *Plano Diretor de Transporte Urbano da Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro*. 2005.

RIO DE JANEIRO. *Atualização do Plano Diretor de Transporte Urbano da Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro*. 2013. 45 páginas.

RIO DE JANEIRO. Proposta do Poder Executivo para Revisão do Plano Diretor da Cidade do Rio de Janeiro. 2009. 81 páginas.

SEN, Amartya. A ideia de justiça. São Paulo. Companhia das Letras, 2011. 492 páginas.

_____. Desigualdade reexaminada. Rio de Janeiro. Record, 2001. 301 páginas.

UMBELINO, Glauco José de Matos. Aplicação do Índice de Qualidade de Vida Humana (IQVH) nas regiões metropolitanas do Brasil. **Rev. bras. estud. popul.**, São Paulo , v. 24, n. 2, Dec. 2007.

VASCONCELLOS, E. Congestionamentos no trânsito e financiamento da mobilidade – avaliação dos estudos no Brasil e das perspectivas metodológicas.

Revista dos Transportes Públicos, São Paulo, ano 36, n. 11, 1º Quadrimestre 2014.

WAETGE, Marina. Planejamento do transporte coletivo na Zona Sul do Rio de Janeiro. Departamento de Engenharia Industrial. PUC-Rio. Jun. 2014.

WEID, Elisabeth von der. O bonde como elemento de expansão urbana no Rio de Janeiro. Siglo XIX, Cidade do México, n. 16, p. 78-103, 1994.