BOLETIM DA AGENDA RIO 2030

Nº2 | Região Metropolitana do Rio de Janeiro, março de 2019 | Distribuição gratuita

POR QUE TÃO CARO?

TRANSPORTE BOM E BARATO É POSSÍVEL

FOTO: FÁBIO CAFFÉ

PROJETO GRÁFICO: ARTHURES GARCIA

VIDAS EM TRAJETOS P.3
A HISTÓRIA DE CRISTINA E JOANA COM OS TRENS

TRANSPARÊNCIA P.5
LICITAÇÃO DO BILHETE ÚNICO JÁ!

DIREITO À CIDADE P.6
MOBILIDADE É MAIS QUE TRANSPORTE

EDITORIAL

O segundo boletim da série de monitoramento da Agenda Rio 2030 reúne algumas das principais vozes da sociedade civil que vivem, debatem e lutam pela mobilidade urbana na Região Metropolitana do Rio de Janeiro. A chamada Agenda Rio é, ao mesmo tempo, um manifesto e um conjunto de sugestões de políticas públicas feitas por uma rede de organizações espalhadas pelos municípios da metrópole e que têm na Casa Fluminense uma agregadora de suas pautas comuns.

Quantos de nós não vivemos em um município, trabalhamos em outro e aos finais de semana frequentamos outro? Uma região metropolitana é uma área que reúne cidades que, embora tenham prefeitos/as e vereadores/as próprios/as, estão tão profundamente interligadas, que compartilham dos mesmos problemas e muitas vezes funcionam como uma só. Para se falar de mobilidade no Rio de Janeiro, é fundamental partir da escala metropolitana porque, todos os dias, 2 milhões de pessoas se deslocam dos municípios onde moram para acessar oportunidades na capital. Nesse caminho, o sistema que conduz toda essa gente detém as piores avaliações do mundo em termos de tempo e dinheiro gastos, sobretudo para um serviço de baixa qualidade em que falta informação, conforto, segurança, pontualidade, entre outros aspectos. Há pouca eficiência e pouca transparência na gestão, na operação e no planejamento. Isso sem falar na corrupção, que freia qualquer progresso no setor.

O informativo de hoje tem como objetivo acompanhar e incidir sobre um tema que é alvo de lutas populares no Rio de Janeiro pelo menos desde 1880, ano da Revolta do Vintém: as tarifas dos transportes públicos. Mais recentemente, em 2013, o assunto volta a atrair a atenção por ser o acelerador das "manifestações de junho", que buscavam ampliar a participação social nas decisões políticas, a começar pela revogação do aumento da passagem daquele ano, e conquistaram o transporte como um direito social, com a alteração do artigo 6º da Constituição Federal. Trabalharemos com este direito conquistado, sem retrocessos.

Queremos, portanto, fazer um debate sobre soluções para garantir regras mais transparentes e mais benéficas aos cidadãos e cidadãs; questionar os poderes que controlam os serviços que são públicos, mas que são geridos por uma lógica privada; encontrar caminhos para melhor financiar a operação do transporte e, no fim das contas, baratear as tarifas para os passageiros, que "bancam" o sistema. Nossa atenção estará dirigida, sobretudo, para quem vive nas periferias metropolitanas do Rio, afastados das oportunidades e mais impactados pelo racismo, pelo assédio e pela pobreza.

Além da Casa Fluminense, assinam essa publicação o Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento (ITDP), que atua em diversos países do mundo desatando nós, apresentando e aplicando ideias para uma mobilidade urbana sustentável; o Instituto Brasileiro de Defesa do Consumidor (IDEC), que em São Paulo já conseguiu importantes avanços na luta por um sistema de transportes que garanta o direito de seus usuários; e o projeto MobCidades, que reúne organizações da sociedade civil engajadas em fortalecer a participação popular nas políticas de mobilidade urbana e orçamento. Assim, unimos estratégias e repertórios rumo a transportes mais baratos e com mais qualidade.

PARCEIROS DO EIXO MOBILIDADE URBANA

Astraterj | BR Cidades | COMTREM - Movimento do Projeto Central e Entidades (1985) | Cineclube Imbariê nos trilhos | CAU/RJ - Conselho de Arquitetura e Urbanismo | Data_Labe | Enraizados | Facção Feminista | Fundação Ford | Fundação Heinrich Boll | Guapimirim nos trilhos | ICS - Instituto Clima e Sociedade | IAB/RJ - Instituto de Arquitetos do Brasil | INESC - Instituto de Estudos Socioeconômicos | MRDR | Meu Rio | Mobiliza Japeri | MobiRio | Movimento em Defesa dos Trens - MDT | Movimento Nossa BH | Movimento Nossa Brasília | INCT - Observatório das Metrópoles | Observatório Social do Brasil - Rio de Janeiro | Pedal Sonoro | Pedala Queimados | Portal Q | Programa Cidades Sustentáveis | Raízes em Movimento | Rede Nossa São Paulo | Transporte Ativo | Tarifa Zero BH | UGC – União Gonçalense de Ciclistas

A CASA FLUMINENSE

Organização que atua em rede para a construção de políticas e ações públicas na Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Trabalha por uma metrópole mais justa, democrática e sustentável. Elaborou a Agenda Rio 2030 e monitora suas propostas no Painel Agenda Rio.

www.casafluminense.org.br

O ITDP - INSTITUTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTE & DESENVOLVIMENTO

Organização que atua na promoção do transporte sustentável e equitativo no mundo, concentrando esforços para garantir o acesso à cidade, reduzir emissões de carbono e a desigualdade social. Criadora da MobiliDADOS, uma plataforma que apresenta indicadores com o objetivo de contribuir com o processo de elaboração, monitoramento e avaliação de políticas de mobilidade e desenvolvimento urbano.

www.itdpbrasil.org

O IDEC - INSTITUTO BRASILEIRO DE DEFESA DO CONSUMIDOR

Associação de consumidores que atua na orientação e conscientização das pessoas, na defesa da ética na relação de consumo e, sobretudo, na luta pelos direitos de consumidores-cidadãos. Realizou o aplicativo MoveCidade, que permite avaliar e comparar a qualidade dos transportes. Parceiro do projeto MobCidades.

www.idec.org.br

O MOBCIDADES - MOBILIDADE, ORÇAMENTO E DIREITOS

O Projeto MobCidades - Mobilidade, Orçamentos e Direitos reúne 10 metrópoles numa agenda de monitoramento local das políticas públicas de mobilidade urbana a partir do orçamento público. A iniciativa é financiada pela União Europeia e coordenada pelo INESC, no âmbito da Rede Cidades.

www.redecidades.org.br/mobcidades

A PROPOSTA 3.1

LICITAR O BILHETE ÚNICO E TORNAR AS TARIFAS TRANSPARENTES

Tornar transparente a gestão do sistema de transportes, com a realização de licitação para o serviço de bilhetagem, conforme determinação do Ministério Público e Defensoria Pública do Rio de Janeiro. Orientar as políticas para a criação de fontes contínuas de financiamento do transporte público e a redução das tarifas municipais e do Bilhete Único, bem como empregar medidas para a plena integração tarifária entre os modais. Fortalecer técnica e operacionalmente os órgãos reguladores – Agetransp e Detro – e garantir o pleno acesso desses às informações de serviços de todas as concessionárias.

HISTÓRIAS

ENTRE TRAJETÓRIAS E TRAJETOS:

A HISTÓRIA DE TERESA CRISTINA E JOANA

"Sem o da passagem não vai dar pra chegar". Desde sua infância, Teresa Cristina Bonifácio entendeu o significado dessa afirmação. Cris assistiu à difícil decisão de seu pai em eleger apenas um entre os sete filhos para custear a ida e a volta da escola. A irmã mais velha foi priorizada. Contudo, pelo gosto de estudar, aos 15 anos, Cristina foi trabalhar como babá em casas de família no centro da cidade de Ponte Nova para se sustentar e dois anos depois conseguiu voltar a estudar. A jornada diária consumia sua disposição para acompanhar as aulas noturnas e novamente teve que interromper seus estudos.

Aos 23 anos, Cris se mudou para o Rio de Janeiro em busca de melhores oportunidades e de concluir a educação básica. Na mudança de cep trabalhou como digitadora, cuidadora de idosos e empregada doméstica em casas na "cidade maravilhosa". Mas entre ter que ajudar nas despesas da casa da tia, onde vivia, e de seus pais em Minas Gerais, para além da dedicação que cada um destes empregos demandou, a concretização deste sonho foi bastante tardia. Quase trinta anos depois, após ter se casado com João Roberto e ter tido as filhas Joana e Geovana, Cris concluiu o ensino médio. Ainda hoje o gosto por aprender a desperta e o sonho de cursar a faculdade é o novo horizonte. Escolhas e prioridades cotidianas de mãe, como fazer a festa de 15 anos de suas filhas, a fizeram adiar esta nova conquista, mas ela garante que está próxima.

DE MINAS PARA A BAIXADA

Cris mora em São João de Meriti desde que chegou em terras fluminenses, e hoje vive em Coelho da Rocha. Mulher negra, com 52 anos, atualmente trabalha como empregada doméstica no bairro do Jardim Botânico, zona sul da capital. Sua casa fica próxima à Estação de Coelho da Rocha, parada do ramal Belford Roxo. O trajeto para o trabalho dura três horas entre pegar o ônibus até a Pavuna, seguir de metrô até Botafogo e, via integração de superfície, chegar no Jardim Botânico.

Como toda trabalhadora que depende do transporte público para circular e acessar os serviços, Cris avalia a precariedade dos serviços prestados: "O trem sempre foi muito ruim. Lembro da época que tive minhas filhas, quando já tive que ir pendurada na porta para conseguir pegar o trem. Ainda hoje, aos sábados e domingos, quase não circulam ônibus e o intervalo do trem é muito longo. Para quem trabalha sábado, não dá. Tem que ir de ônibus. A gente que mora na Baixada para ir trabalhar na zona sul é muito difícil".

SÓ DE ÔNIBUS OU METRÔ

Teresa Cristina não usa mais trem. Na manhã de 24 de abril de 2017, a relação de Cris com os trens operados pela Supervia mudou completamente. Joana Bonifácio, sua filha mais velha, estava a caminho da UEZO - Fundação Centro Universitário Estadual da Zona Oeste, quando, ao entrar no vagão de trem na estação de Coelho da Rocha, ficou com a perna presa à porta. Arrastada no momento da partida, Joana caiu no vão entre a composição e a plataforma. O movimento jogou seu corpo para baixo do trem, que a atropelou. Por mais de oito horas o corpo da jovem permaneceu nos trilhos sem que sua família fosse avisada, até que a irmã mais nova descobriu o que havia acontecido pelo compartilhamento de fotos nas redes sociais.

Há quem possa questionar se foi acidente ou não, mas Joana foi assassinada. Seu caso não é isolado. Pelo menos outras 66 famílias, somente no ano de 2017, também perderam seus entes queridos em atropelamento nos trilhos da Supervia. Se é recorrente, não é acidente. A negligência da concessionária e dos órgãos reguladores é sentida pela falta de sensores ou câmeras para que o condutor do trem pudesse ter visto Joana naquela situação, além da falta de fiscais e agentes de segurança na plataforma. Circular pelo ramal nos dias de hoje é perceber a sequência de estações em condição de extrema precariedade, quando crianças, idosos e pessoas com mobilidade reduzida precisam pular por imensos espaços entre o vagão e a plataforma para descer do trem. As barreiras vividas por Teresa Cristina, Joana e tantos outros moradores da periferia metropolitana falam sobre a desigualdade e o racismo que definem o acesso e a qualidade na prestação dos serviços públicos.

O luto de Teresa Cristina e da família de Joana Bonifácio se tornou luta, forças no momento de dor e fraqueza, para disputar a visibilidade negada aos casos de mortes nos trens metropolitanos através de mobilização de atos, audiências públicas na ALERJ e enfrentamentos durante a CPI dos Transportes. O próximo passo será o lançamento de uma publicação que conta a história de Joana e sua família e apresenta a pesquisa inédita com informações sobre as mortes e lesões nos trilhos. Intitulada de *Não pode ser em vão*, o lançamento está previsto para o primeiro semestre de 2019.

Grafite no muro da estação de Coelho da Rocha. Foto: Larissa Amorim

PESO NO BOLSO

SALDO INSUFICIENTE

POR QUE O TRANSPORTE É TÃO CARO?

Se você tem a sensação que circular pela cidade usando o transporte público está cada vez mais caro, saiba que você não está só e anda coberto de razão. Pagar muito por um serviço precário é a regra e não a exceção na Região Metropolitana do Rio de Janeiro. São os números que confirmam o sentimento geral: as contas feitas pelo Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento (ITDP) mostram que na cidade do Rio de Janeiro uma trabalhadora que recebe por volta de um salário mínimo compromete um de cada cinco reais que ganha só com o transporte. E olha que esse número leva em consideração apenas gastos com passagens de ônibus municipais, seis dias por semana, e não conta as viagens feitas para lazer, estudos ou para acessar serviços públicos.

Usar um só meio de transporte é insuficiente para a grande maioria da população e por isso muita gente recorre à integração tarifária. Diante disso, o Bilhete Único Intermunicipal, que pode ser um grande aliado do povo fluminense, tem contribuído bem menos do que poderia. O gráfico ao lado mostra como, desde 2010, ano de criação do bilhete, o preço da integração subiu, proporcionalmente, muito mais que a inflação e que o salário mínimo. As tarifas altas pesam no bolso das cidadãs e cidadãos e, mais do que isso, muitas vezes se tornam proibitivas, impedindo que os deslocamentos desejados e necessários sejam feitos. Mas precisa ser assim?

OUTRAS FORMAS DE PAGAR A CONTA

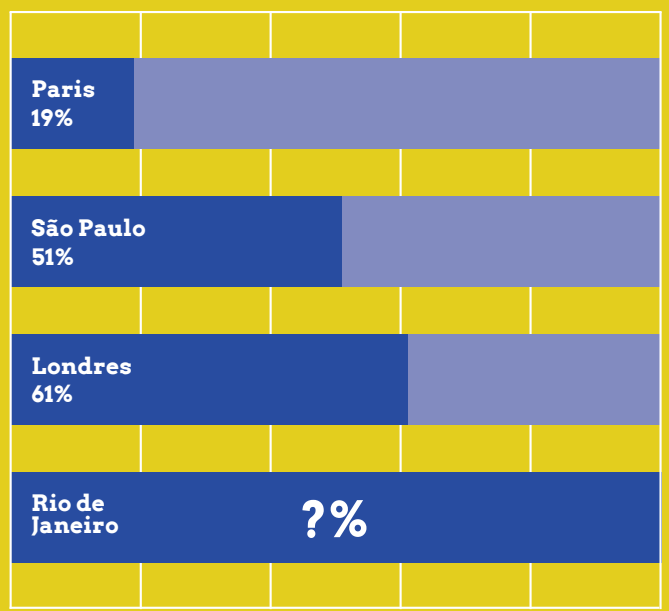
Não dá para negar: um sistema de transporte de qualidade necessita de muitos recursos para investimentos, operação e sua manutenção. Entretanto, é preciso desfazer o mito que coloca nos usuários a responsabilidade de custear todo o serviço e "fechar as contas públicas". A definição da tarifa cobrada leva em consideração diversos aspectos técnicos, mas é também uma decisão política. A lógica que sustenta a necessidade de aumentos contínuos no valor das passagens revela uma falta de vontade política dos gestores públicos, uma vez que a Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei Federal nº 12.587/12, já indica outras fontes de financiamento do sistema que não os aumentos anuais das tarifas. Além disso, a cada aumento de tarifa mais pessoas deixam de usar o transporte público, fazendo com que entre ainda menos dinheiro.

No mundo todo, as cidades vêm encontrando formas de deixar a tarifa menos cara para o usuário final e garantir um transporte de qualidade. Como mostra o gráfico ao lado, em Paris (França), em Londres (Inglaterra) e mesmo em São Paulo, o que o passageiro paga na roleta representa apenas uma parcela dos custos, sendo boa parte restante bancada com subsídios públicos, com contribuições cobradas de empresas que geram muitas viagens de funcionários, ou mesmo com cobrança de taxas ligadas ao uso de transporte individual, como carros. Essas medidas são importantes porque incentivam o uso de transporte público. Isto é benéfico para toda a sociedade, pois quanto mais gente utilizar os ônibus, trens, metrôs, VLTs e barcas, significa que teremos menos carros na ruas e, com isso, menos engarrafamentos, menos mortes no trânsito e menor emissão de poluentes que afetam a saúde pública e contribuem para as mudanças climáticas.

Nos municípios da Região Metropolitana do Rio de Janeiro prevalece a lógica de que o sistema deve se financiar exclusivamente com a tarifa paga pelo usuário, mas o estado coloca recursos para subsidiar a integração via bilhete único no transporte intermunicipal. Entretanto, a falta de transparência ainda nos impede de saber qual é o custo total do sistema de transportes e o real impacto do subsídio público.

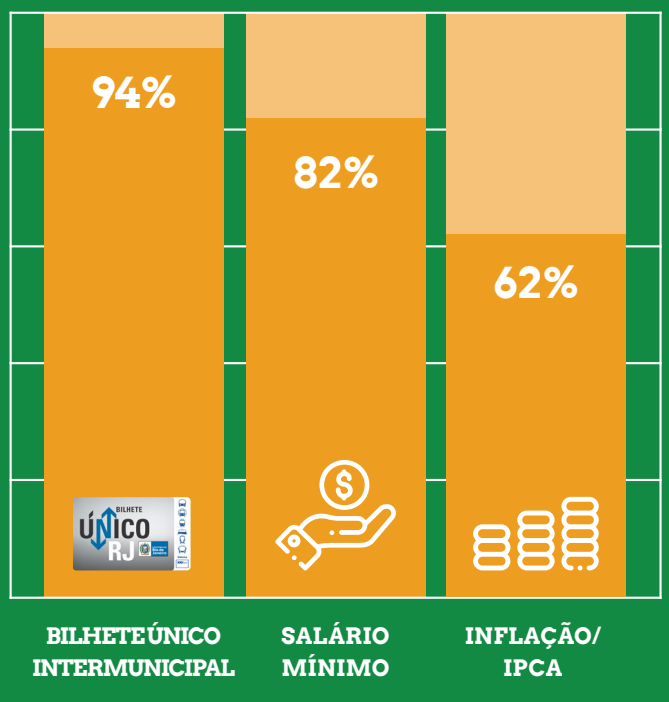
Cabe no bolso, mas pesa na carteira. Foto: Fabio Caffé

QUANTO DO CUSTO TOTAL DO TRASPORTE PÚBLICO É PAGO PELO PASSAGEIRO EM CADA CIDADE



Fonte: Prefeitura de São Paulo e Barometer/EMTA, 2018

AUMENTOS ENTRE 2010 E 2018



Fonte: Ipea Data

TRANSPARÊNCIA

DE OLHO NA ALERJ

1

O QUE FAZ UM DEPUTADO ESTADUAL?

Na Assembleia Legislativa do Estado do Rio de Janeiro (ALERJ), os parlamentares elaboram leis e fiscalizam as ações do governo do estado. Além da atuação no plenário, as deputadas e os deputados também atuam em comissões temáticas.

2

QUAL A DIFERENÇA ENTRE COMISSÃO PERMANENTE E COMISSÃO TEMPORÁRIA?

As Comissões Permanentes existem para além do período de uma legislatura. Já as Comissões Temporárias são criadas para funcionar por determinado prazo, até alcançarem sua finalidade, ou até o término da legislatura. Estas são divididas em: Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI), Comissão Especial e Comissão de Representação.

3

TEM ALGUMA COMISSÃO PERMANENTE NA ÁREA DO TRANSPORTE?

Sim, a Comissão de Transportes da Alerj. Na última legislatura o presidente era o deputado Marcelo Simão (PP), que foi preso na operação Furna da Onça, junto com outros 9 parlamentares. Atualmente, o deputado Dionísio Lins (PP) preside a comissão.

4

QUAL A FUNÇÃO DESSA COMISSÃO?

A comissão se manifesta, dentre outras coisas, sobre a ordenação e exploração dos serviços no setor; segurança, política, educação e legislação de trânsito; e critérios de definição de tarifas dos serviços públicos de transporte.

5

HOUVE ALGUMA COMISSÃO PARLAMENTAR DE INQUÉRITO (CPI) SOBRE TRANSPORTES?

Sim, a CPI dos Transportes, que investigou irregularidades da gestão no setor e apurou as perdas econômicas e sociais no estado decorrentes dessa atuação. Ao governo do estado, a CPI recomendou, dentre outras coisas, a redução do preço do Bilhete Único Intermunicipal.

TRANSPARÊNCIA PARA TARIFAS MAIS BARATAS

LICITAR A BILHETAGEM ELETRÔNICA PARA ENFRENTAR A CORRUPÇÃO

A bilhetagem eletrônica é o sistema que permite, entre outras coisas, que o acesso aos transportes seja feito usando um cartão. Este sistema é o principal meio de pagamento de passagens no estado do Rio de Janeiro, tendo chegado a uma média diária de 7,5 milhões de viagens em 2017. O valor do desconto, que garante que a tarifa ou uma integração entre dois transportes não passe de R$ 8,55, é repassado às empresas com recursos do Fundo Estadual de Transporte pelo governo do estado, numa quantia que, de acordo com a CPI dos Transportes, somou 3,8 bilhões de reais entre fevereiro de 2010 e junho de 2018.

A ideia é boa, o problema é que o controle de todas as informações, inclusive da quantidade de passagens usadas e de dinheiro público a ser repassado, ficou sob o controle da Fetranspor, federação que reúne 199 empresas de transporte por ônibus no estado. Não houve sequer um processo que permitisse a concorrência entre diversas empresas e o estabelecimento de regras claras para a prestação dos serviços. A receita para dar errado estava pronta: a raposa tomando conta do galinheiro, sem contar a falta de transparência, o que dificulta o acompanhamento pela sociedade e pelo próprio poder público.

A chegada da Lava-Jato ao Rio de Janeiro, com operações como Cadeia Velha e Ponto Final, revelou um profundo esquema de corrupção dentro da área de transportes que levou à prisão deputados estaduais, conselheiros do Tribunal de Contas do Estado, representantes do Detro (órgão estadual de fiscalização do transporte de ônibus) e diretores da Fetranspor, além de agravar as acusações contra os ex-governadores presos. As acusações do Ministério Público do Rio de Janeiro (MP-RJ) indicam que existia uma "caixinha da Fetranspor", esquema de pagamento semanal de propinas. Os dados sobre o uso do Bilhete Único eram manipulados, possibilitando repasses maiores do que deveriam ser, valor que era repartido entre os envolvidos no esquema.

Além disso, os agentes públicos atuavam para obter vantagens para as empresas, como reajustes de tarifas e derrubada de projetos que iam contra os interesses das mesmas. Entre 2010 e 2017 mais de 108 milhões de reais foram desviados no esquema, dinheiro que poderia servir para baratear a passagem. Assim, se fortaleceram verdadeiros barões do transporte, que ganham rios de dinheiro operando o sistema de bilhetagem eletrônica e concentrando informações, com impacto direto no valor da passagem, qualidade e segurança do serviço prestado.

A partir disso, o MP-RJ pediu a extinção da Fetranspor, posição que foi reforçada pela CPI dos Transportes na ALERJ. Agora está valendo um Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) assinado, em novembro de 2017, entre a Defensoria Pública do Rio de Janeiro, o Ministério Público estadual e o governo do estado para retirar da RioCard, empresa controlada pela Fetranspor, o domínio do sistema e realizar a licitação da bilhetagem eletrônica. A licitação é um tipo de leilão utilizado quando o Estado precisa adquirir um serviço ou um produto, possibilitando escolher a empresa que fizer a proposta com o menor preço e/ou a melhor qualidade. Assim, quando um cartão for usado em um ônibus, metrô ou qualquer outro tipo de transporte, as ações seriam processadas por uma empresa "neutra", contratada pelo Estado e não pelas próprias empresas de transporte, mudando o cenário em que os bilhões de reais que circulam no sistema de transporte não estão sujeitos ao controle público e social.

PROMESSA É DÍVIDA

Além disso, essa foi uma promessa de campanha do governador eleito, Wilson Witzel, que em seu programa de governo traz como proposta o "Enfrentamento da máfia dos ônibus e combate ao alto preço da tarifa" e "assumir o controle do Bilhete Único, dando mais transparência ao sistema de tarifação e destinando corretamente o recurso pelo serviços prestados pelas empresas". Estamos aqui para cobrar que se cumpra.

Licitar a bilhetagem eletrônica é um passo importante, mas não deve ser uma medida isolada. O governo do estado deve abrir completamente as contas do sistema de transporte e fortalecer suas capacidades de planejamento, gestão e regulação do setor para termos passagens sempre no menor preço possível

DIREITO À CIDADE

MOBILIDADE É MUITO MAIS QUE TRANSPORTE

Sair de casa cedo, ir a pé até o ponto de ônibus, pegar o trem e depois caminhar até o trabalho. Muitas vezes é assim que a mobilidade fica resumida ao ato de se mover na Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Essa visão precisa ser ampliada para considerar questões que vão muito além do transporte diário para um local específico.

O primeiro ponto é começar com o olhar sobre o destino das viagens. Dependendo de onde uma pessoa vive, do que precisa fazer durante o dia e do que tem no entorno da sua casa, sua viagem pode durar alguns minutos ou muitas horas. Essa experiência diária no deslocamento está diretamente relacionada com a forma como as oportunidades são distribuídas pela cidade. Se as pessoas moram longe de locais onde há empregos, serviços, comércio e lazer, elas precisam gastar mais tempo para acessá-los.

O transporte é um meio para acessar essas oportunidades e poucas pessoas se deslocam somente pelo prazer de sair de casa. Descentralizar as atividades na metrópole é condição essencial para melhorar a qualidade de vida no contexto do Rio de Janeiro, onde diariamente 2 milhões de pessoas precisam sair de seus municípios de residência e ir a capital trabalhar, área que concentra 74% dos empregos.

Por outro lado, a qualidade do serviço de transporte público e da infraestrutura para pedestres e ciclistas afeta diretamente a capacidade e o conforto nas viagens diárias. Quanto mais precário o serviço e a sua infraestrutura, menor a facilidade de acessar os destinos desejados. Melhorar a disponibilidade de infraestrutura na metrópole do Rio é um desafio imenso quando consideramos que 69% da população está longe de uma estação de transporte de maior capacidade, como o trem, metrô, BRT, VLT ou barca.

COMO AGIR?

Ao mesmo tempo que a política de mobilidade precisa melhorar as condições de deslocamento, é fundamental que ela também seja planejada de forma integrada com a localização das oportunidades. Para isso, é necessário promover discussões amplas com a sociedade no momento de elaboração dos instrumentos de política urbana, como os planos diretores e de mobilidade urbana. Esse já é um grande desafio para a realidade metropolitana do Rio.

No painel de monitoramento da Casa Fluminense, nenhum município da metrópole tinha finalizado seu plano de mobilidade e apenas sete tinham plano diretor atualizado há menos de dez anos. A elaboração desses planos é essencial para estabelecer as diretrizes para mudanças de médio e longo prazo nas cidades. Ter um plano atualizado já é uma raridade no contexto fluminense, mas é preciso ir muito além da sua simples existência, é preciso que ele seja de qualidade.

O ponto de partida é cobrar para que os planos tenham como prioridade a redução das desigualdades territoriais de disponibilidade de oportunidades de emprego, renda, equipamentos e de infraestrutura e serviços de transportes. Essa prioridade deve se refletir em ações concretas para tirá-la do papel e ser acompanhada de mecanismos de monitoramento participativo para avaliar iniciativas dos governos ao longo do tempo.

Estação Maracanã. Foto: Fábio Caffé

QUALIDADE

O SONHO DE TODO PASSAGEIRO: TRENS COM QUALIDADE DE METRÔ

Desculpe incomodar o silêncio da sua viagem, mas em recente estudo do Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento (ITDP), os ramais de Belford Roxo, Paracambi, Guapimirim e Vila Inhomirim não puderam ser considerados meios de transporte de alta capacidade. Segundo o Instituto, "os corredores de trem e metrô devem ter cobrança da tarifa realizada fora das composições, horário de funcionamento entre 6h e 22h, e intervalos menores que 20 minutos em ambas direções". Esta pode ser a realidade do metrô carioca, mas certamente não é a realidade dos trens metropolitanos. Como justificar o maior aumento de tarifa (mais que o dobro da inflação) entre todos os meios de transporte neste ano? A novidade é a de que a Supervia passará a ser controlada majoritariamente pelo conglomerado japonês Mitsui, reduzindo a participação da Odebrecht TransPort para 11% da concessão ferroviária. Cobraremos da nova gestão mais qualidade no serviço e na prestação de contas à sociedade.

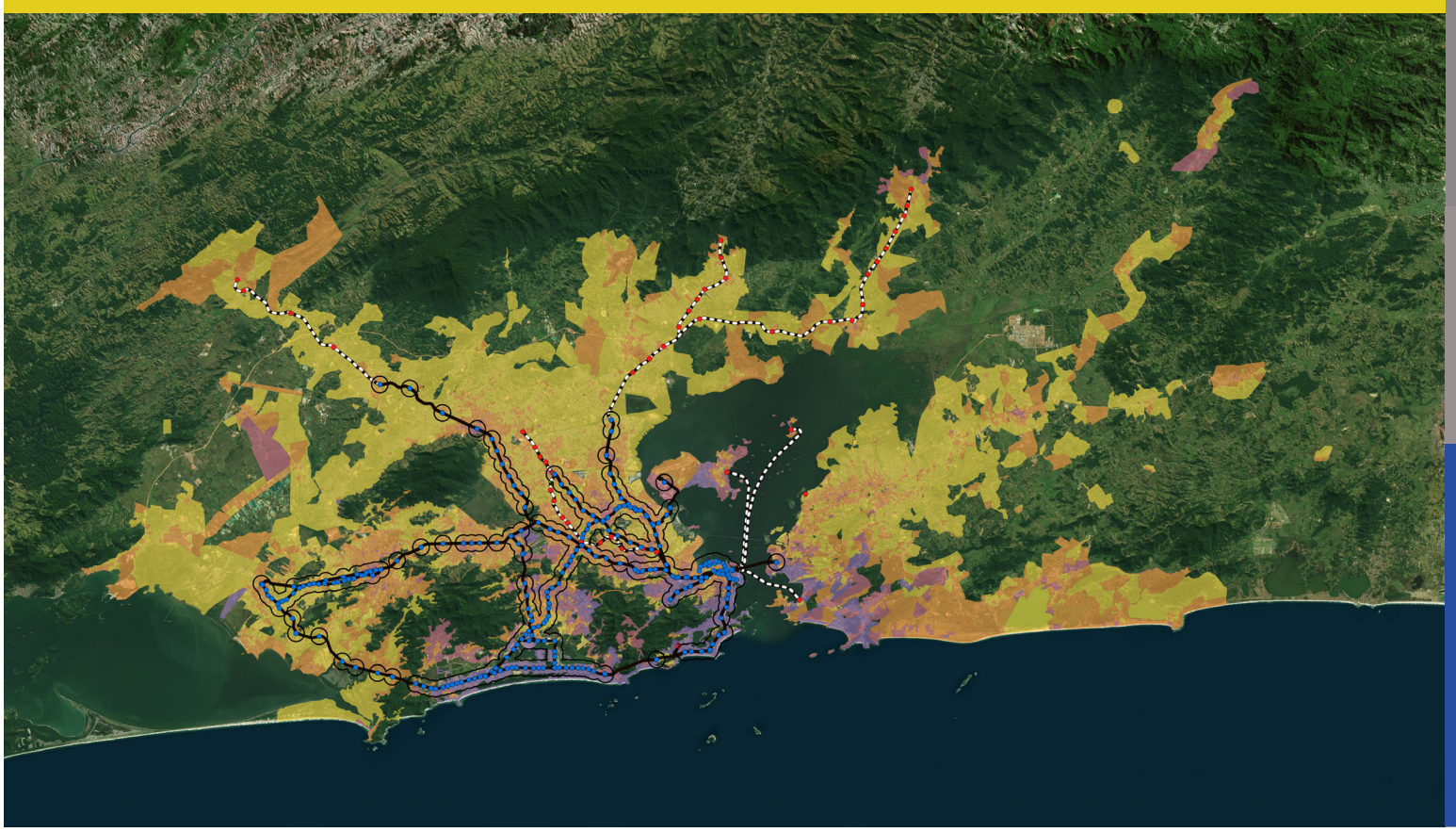
Ano que vem a COMTREM, que reúne os movimentos de trem através do Projeto Central, completa 35 anos de defesa do transporte ferroviário. A demanda por melhorias nas estações e ramais mais afastados da Central do Brasil e das centralidades da Baixada é a maior frente de luta. A substituição, por VLTs, das marias fumaças que ainda operam tem no dia 30 de abril, Dia da Baixada, um marco simbólico. Nessa data, em 1854, foi inaugurada a primeira estação ferroviária do Brasil, Guia de Pacobaíba no município de Magé, hoje totalmente abandonada.

MUDANÇAS NAS LINHAS DE ÔNIBUS PREJUDICARAM POPULAÇÃO DE MENOR RENDA

Modo de transporte mais utilizado nas cidades brasileiras, o ônibus é também muito mal avaliado pelos passageiros. No Rio, a falta de manutenção da frota, a falta de ar condicionado e a baixa confiabilidade no serviço tornam o uso do transporte público um mal necessário, levando muitos usuários a buscarem alternativas, como o uso de aplicativos de transporte individual, de mototáxi ou das vans. Isso se refletiu na queda da quantidade de passageiros na cidade do Rio de Janeiro em 2018, a menor desde 1985.

Soma-se a este cenário, a falência de empresas que operavam nas periferias da cidade do Rio de Janeiro, um plano de racionalização de linhas na capital que reduziu a oferta de opções nessa área e a falta de mecanismos de compensação financeira entre linhas do sistema. Com essas mudanças, e apesar dos altos investimentos realizados para a Copa do Mundo e as Olimpíadas, o acesso às oportunidades piorou para a população de menor renda.

TRANSPORTES E RENDA NO RIO DE JANEIRO METROPOLITANO



Percentual de domicílios acima de 3 salários mínimos

- 0 - 5%
- 5 - 25%
- 25 - 50%
- 50 - 100%

— Ramais de Transporte de Média e Alta Capacidade - Trens, Metrô, BRT e Barcas

Estações de média e alta capacidade e área de 1km ao redor

Ramais de Transporte de Baixa Capacidade

Estações de Transporte de Baixa Capacidade

- **26%** das pessoas ocupadas gastam mais de 1 hora para ir até o trabalho. Esse é o pior resultado do Brasil e ele só vem piorando. Em 2004, esse percentual era de 18%.
- O uso diário do ônibus na cidade do Rio de Janeiro pode consumir **20% da renda mensal** de uma pessoa que recebe um salário mínimo.
- Apenas **31%** da população da região metropolitana está próxima de uma estação de trem, metrô, BRT ou VLT.

COMO A MOBILIDADE AFETA A SUA VIDA?

"O trem agora foi pra R$4,60 e continua totalmente precário. Eu tenho pego trens velhos com problemas no ar condicionado. Em movimento, muitas vezes eu tenho a sensação de que ele vai sair dos trilhos, de tanto que ele balança. E você tá em pé, cheio de gente. Sem falar naquela clássica de ficar parando, de estação em estação, esperando seguir. Imagina que eu saio às 4h50 da manhã de casa, e ainda tenho que enfrentar uma maratona para chegar no trabalho e na faculdade. Quando chego lá, muitas vezes já estou cansada para ter aula."

Luara Miranda, 19 anos, moradora do Cesarão, em Santa Cruz. Cursa ADM na UERJ e faz estágio numa editora. Atua como voluntária no Pré-vestibular Santa Cruz Universitário.

"A mobilidade urbana me afeta por dois principais aspectos. O primeiro é o financeiro. Eu vivo de bolsa permanência da Uerj, de 500 reais, e gasto metade desse valor para custear meu transporte. O segundo motivo é por eu ser mulher. O que me impede de sair a qualquer horário. Porque o transporte público não me dá a segurança de circular, especialmente à noite quando o risco de ser estuprada ou até morrer é muito maior. Lembro de uma vez, de um baita perrengue."

Juliana Garcia, 23 anos, moradora de Parada de Lucas. É cotista na UERJ e está cursando Ciências Sociais. É uma das fundadoras do Pré-Vestibular Popular + Nós.

"Aqui na região a gente até tem ônibus, trem e metrô. A questão é que eles são muito caros e falta integração. Porque o bilhete único só zera a tarifa para dois ônibus. No meu caso, eu sempre pego um ônibus até o metrô da Pavuna. Nem sempre tenho os quase 9 reais necessários só para ir, seja para trabalhar, estudar ou para sair. Eu gostaria muito de ver por aqui na Pavuna um projeto que incentivasse a bicicleta. Se tivesse ciclovia e bicicletários com segurança, eu tenho certeza que eu poderia pegar a rua de trás da minha casa e chegar no metrô em 15 minutos de bicicleta sem gastar nada."

Luciano Pimenta, 23 anos, morador da Pavuna. Dirige o projeto Nossa História com crianças do bairro e é um dos integrantes da Rainha Crespa, que realiza a Feira Crespa.

"Eu faço muitos trajetos a pé e as calçadas são horríveis: irregulares, obstruídas pelo comércio, as rampas são inadequadas e as pessoas não respeitam nem os acessos dos cadeirantes. Meu irmão usa uma prótese numa perna, caminha com dificuldade. A minha mãe, já falecida, ficou cega por três anos. Eu senti na pele essa total falta de infraestrutura, é muito difícil andar pelas ruas ou atravessá-las conduzindo alguém com uma deficiência visual ou com uma mobilidade reduzida. Para isso, além da lei federal 12.587, de mobilidade, há ainda a norma ABNT 9050, de acessibilidade, mas as prefeituras aqui do Leste Fluminense não cumprem."

Marcos Moura, 41 anos, morador de Itaboraí. É fundador do Coletivo Ponte Cultural.