

ESTRATÉGIA EM TRANSPORTE PÚBLICO E REGULAMENTAÇÃO RECENTE NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO

José André Villas Bôas Mello
UniverCidade /Cederj/ UFRJ-PET
joseavbm@yahoo.com.br

RESUMO

O objetivo deste artigo é o de analisar o impacto das recentes mudanças de regulamentação desenvolvidas para os sistemas de transporte urbano na Cidade do Rio de Janeiro na estratégia da gestão dos transportes na cidade, analisando seus princípios em relação à dinâmica urbana. Esse documento tem como pretensão a de contribuir para a discussão sobre experiências regulatórias em transporte público. Quanto ao método de pesquisa adotou-se a pesquisa bibliográfica com a análise de relatórios. Como resultado conseguiu-se elaborar um quadro histórico analítico em relação as questões de regulação tratadas pela prefeitura da cidade do Rio de Janeiro.

Palavras chaves: Regulamentação, Rio de Janeiro, Sistemas de Transporte

INTRODUÇÃO

Nas últimas décadas muitas mudanças culturais, tecnológicas, econômicas, políticas e ambientais podem ser percebidas, e vêm influenciando de forma ativa, diversas decisões estratégicas quanto a gestão dos serviços públicos nas cidades. Os agentes econômicos se adaptam as novas realidades de modo a satisfazer suas demandas, principalmente as que estejam associadas a questão da infra-estrutura urbana nas cidades.

Diante do cenário de contínua mudança, e a tendência de diminuição das atividades do Estado na prestação dos serviços, vemos o transporte coletivo urbano com a tarefa de garantir que grandes quantitativos de pessoas circulem pelas cidades dentro de um padrão mínimo de qualidade do serviço.

Daí a lógica de trabalhar a idéia de que os serviços de transporte urbano nas cidades são considerados como serviço público por serem prestados pelo Estado ou a quem seja delegada a função, sob normas e controles. Eles visam satisfazer necessidades essenciais ou secundárias da coletividade. O artigo 21 da Constituição Federal promulgou que é competência da União instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos. Já o art. 175 da Constituição Federal delega ao

Poder Público, a responsabilidade da prestação de serviços públicos. A lei determina que o serviço público de transporte coletivo somente pode ser delegado à iniciativa privada por licitação, mediante "concessão ou permissão".

A lei 8.987/95 disciplinou o regime jurídico da concessão e permissão da prestação de serviços públicos, dispondo sobre os direitos e obrigações dos usuários, instituindo regras de política tarifária, definindo a obrigação do serviço adequado, impondo regras especiais de licitação e regulamentando o caráter especial do contrato celebrado com as empresas concessionárias e permissionárias de serviços públicos. Portanto, toda concessão ou permissão pressupõe a prestação de serviço adequado ao pleno atendimento dos usuários, entregando um serviço adequado é que satisfaça as condições de regularidade, continuidade, eficiência, segurança, atualidade, generalidade, cortesia na sua prestação e modicidade das tarifas.

Diante da legislação, quando o objeto concedido for o de uma linha de ônibus como apoio a questões ligadas a acessibilidade e mobilidade da sociedade que se configuraria como usuária do serviço. Já o desempenho da operadora do serviço deve ser acompanhado por usuários e Poder Público que devem acompanhar os padrões mínimos de qualidade.

O presente artigo pretende analisar os recentes regulamentos de transporte coletivo urbano no município do Rio de Janeiro no que se relaciona aos indicadores de prestação dos serviços de transporte coletivo. A matriz de análise provém de uma revisão bibliográfica de literatura especializada sobre o Rio de Janeiro, o que permite verificar a aplicação dos aspectos formais da regulamentação no município.

Expõem-se os resultados do trabalho em cinco seções, além desta Introdução. Na seção 2 são abordados os aspectos referentes a urbanização na cidade do Rio de Janeiro; a seção 3 enfoca a formalização da questão transporte dentro da estrutura orgânica da prefeitura do Rio de Janeiro; a seção 4 pretende realizar uma síntese das recentes legislações sobre transporte coletivo municipal, sob a luz da Lei nº. 8.987/95. A seção 5 apresenta conclusões e recomendações finais.

A CIDADE DO RIO DE JANEIRO

No século XVIII, a Cidade do Rio de Janeiro se tornou capital colonial. Meio século depois, distrito neutro da Corte. Logo a seguir, capital e principal cidade do Império. Antes mesmo do fim do século XIX, com o advento da República, tornou-se capital federal. Segundo Relatório Diretor Decenal da Cidade do Rio de Janeiro, o legado do longo período como sede do estado nacional transparece na configuração urbana no século XX que

ultrapassa os limites do território carioca. Em 1960, quando a capital é transferida para Brasília, o Rio de Janeiro é transformado na Cidade-Estado da Guanabara. Em 1975 quando a cidade do Rio de Janeiro se torna capital do Estado do Rio de Janeiro, já unificada com a Guanabara, sua malha urbana está bastante expandida.

No século XX a cidade do Rio de Janeiro se consolida como núcleo metropolitano, e ponto de concentração da região metropolitana, se qualificando como uma das mais importantes cidades do cenário nacional. Atualmente, na cidade vivem aproximadamente 60% da população de toda região Metropolitana do Rio de Janeiro. Ela é constituída por 160 bairros e 33 regiões administrativas com uma população estimada em 2008 de 6.161.047 habitantes em uma área de 1.224,56 Km².

A cidade do Rio de Janeiro possui uma densidade populacional média de 52,8 hab/ha. As regiões administrativas da Rocinha (446,8 hab/ha) e do Jacarezinho (362,1 hab/ha) são as que possuem maiores densidades populacionais, seguidas por Copacabana (315 hab/ha). As de menor densidade são Santa Cruz (20,9 hab/ha), Barra da Tijuca (17,0 hab/ha) e Guaratiba (8,5 hab/ha).

A tabela 1 apresenta o avanço populacional do Rio de Janeiro, onde o município do Rio de Janeiro representava quase 50% da população total do Estado do Rio de Janeiro, percentual que vem caindo na atualidade devido à redução do crescimento em algumas de suas principais regiões, em detrimento a áreas com perfil de urbanização recente, Barra e Recreio, e aquelas mais afastadas do centro, onde o valor imobiliário ainda é atraente, exemplos de Campo Grande e adjacências.

TABELA 1 – Evolução da População no Rio de Janeiro

Recorte Territorial	População (habitantes)				
	1970	1980	1991	2000	2008
Estado do Rio de Janeiro	8.994.802	11.291.520	12.807.706	14.392.133	15.962.549
Região Metropolitana do RJ	6.826.282	8.676.564	9.689.415	10.689.406	11.723.680
Município do Rio de Janeiro	4.251.918	5.090.700	5.480.768	5.851.914	6.232.109
Baixada Fluminense	1.739.468	2.435.661	2.801.917	3.328.271	3.695.703
Leste Metropolitano	834.896	1.150.203	1.406.730	1.599.417	1.795.868

Fonte: Relatório do Plano Diretor da Cidade do Rio de Janeiro (2008)

Os dados populacionais são capazes de indicar tendências de alteração das demandas urbanas no espaço, sinalizando novos eixos de crescimento que precisam ser tratados pela política pública das cidades de modo a viabilizar a qualidade dentro dos padrões mínimos esperados pelo grupo populacional correlacionado.

Outra perspectiva a respeito de dados demográficos é o apresentado pela tabela 2 abaixo, onde é possível visualizar, a partir de leituras de dados populacionais do último censo realizado em 2000, quais são os bairros mais populosos da cidade. Assim, se destacam abaixo os 21 bairros mais populosos da cidade, sendo possível conhecer os bolsões de concentração populacional, onde 21 bairros selecionados representam 43% da população total.

TABELA 2 - População residente por Bairros - 2000

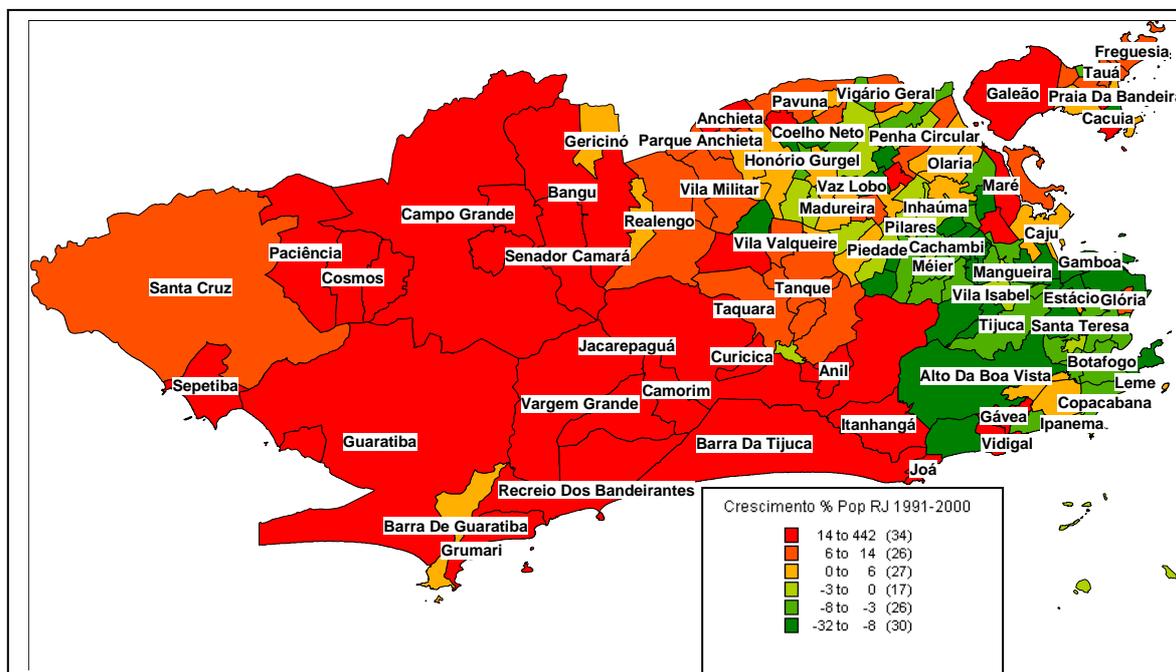
Bairros	População residente	%
Campo Grande	297.494	5,1%
Bangu	244.518	4,2%
Santa Cruz	191.836	3,3%
Realengo	176.277	3,0%
Tijuca	163.636	2,8%
Copacabana	147.021	2,5%
Maré	113.807	1,9%
Senador Camará	111.231	1,9%
Irajá	101.859	1,7%
Jacarepaguá	100.822	1,7%
Taquara	93.741	1,6%
Barra da Tijuca	92.233	1,6%
Pavuna	90.027	1,5%
Barra de Guaratiba	87.132	1,5%
Paciência	83.561	1,4%
Vila Isabel	81.858	1,4%
Botafogo	78.259	1,3%
Penha	72.692	1,2%
Cosmos	65.961	1,1%
Complexo do Alemão	65.026	1,1%
Padre Miguel	64.754	1,1%

Fonte: IBGE – Censo 2000

Investigações mais detalhadas a respeito da evolução da população na cidade do Rio de Janeiro apontam para um crescimento aproximado de 7% entre 1991 e 2000, o que significa um acréscimo populacional de 377.126 habitantes. Dentro dessa linha de raciocínio é possível separar os bairros que tiveram maiores índices de crescimento populacional e os que reduziram sua população. Dentro dessa perspectiva, foi possível notar que 25 bairros tiveram uma taxa de crescimento superior a 20%, e que 75 bairros tiveram redução real em suas populações, sendo que desses, 6 bairros tiveram redução acima de 20% em sua população.

São dados que indicam grandes alterações espaciais na lógica urbana municipal, áreas que passam a ter acréscimos de pessoas em circulação, demandando serviços de saúde, lazer, habitação, emprego e transporte. Isso exige que as áreas administrativas municipais tenham que desenvolver habilidades técnicas e analíticas que talvez elas não estejam preparadas. Há um deslocamento do debate político para o debate técnico devido à necessidade de se criar instrumentos que promovam soluções antes que ocorra a saturação total dos quadros de oferta.

TABELA 3 – População residente por Bairros entre 1991 e 2000 – Cidade Rio de Janeiro



Fonte: Elaboração Própria – Adaptado de IBGE – Censo 2000, Censo 1991

Observa-se também na tabela apresentada um forte crescimento populacional na zona oeste do Rio de Janeiro, relacionado aos novos empreendimentos direcionados a alta renda nos bairros da Barra da Tijuca, Recreio e Jacarepaguá, e também relacionado à expansão populacional em áreas mais pobres nos bairros de Campo Grande, Bangu, Guaratiba e

Paciência, uma área onde a extensão territorial é maior o que dificulta a oferta de serviços públicos.

As restrições impostas pela topografia do Município, principalmente na zona oeste da cidade, e a configuração radial das principais vias em direção ao centro da Cidade fazem com que haja uma grande concentração de viagens em poucos corredores com a quase totalidade deles convergindo para a área central.

Os fluxos de veículos particulares somados aos de ônibus representam uma enorme solicitação ao sistema viário, nem sempre preparado para suportar adequadamente o tráfego, o que provoca congestionamentos nos corredores. Um dado que representa a maior utilização dos corredores é o apresentado na tabela 4, onde o total de linhas saltou de 360 em 1984 para 962 em 2007, o que colaborou para a elevação de viagens realizadas e quilômetros percorridos.

Tabela 4- Dados Operacionais da Frota de Ônibus da Cidade RJ / 1984-2007

Ano	Total de linhas (1)	Média anual da frota operante	Média mensal				L / KM	I.P.K	P.M.M	Idade média da frota
			Viagens realizadas	Quilômetros percorridos	Passageiros transportados	Diesel consumido (litros)				
1984	360	5 796	13 600 008	546 456 264	1 301 270 388	193 149 528	0,35	2,38	7 857	2,83
1985	369	5 793	13 316 148	536 167 956	1 364 224 896	187 066 476	0,35	2,54	7 713	2,91
1986	286	4 635	10 931 340	433 483 344	1 304 682 804	150 439 824	0,35	3,01	7 794	3,29
1987	286	4 594	10 661 880	424 162 956	1 267 530 444	153 172 212	0,36	2,99	7 694	3,78
1988	371	5 691	13 342 536	540 122 016	1 304 480 088	198 059 148	0,37	2,42	7 909	3,56
1989	371	5 710	13 010 292	531 263 004	1 344 139 728	207 126 816	0,39	2,53	7 753	2,66
1990	397	5 844	12 699 336	524 744 748	1 398 298 800	202 053 300	0,39	2,66	7 483	2,41
1991	388	6 020	13 208 976	558 130 464	1 390 979 772	230 541 540	0,41	2,49	7 726	2,62
1992	438	6 080	13 167 741	563 354 520	1 369 920 563	211 503 235	0,38	2,43	7 721	3,11
1993	454	6 075	12 990 029	558 885 017	1 254 402 489	207 889 810	0,37	2,24	7 666	2,88
1994	446	5 956	12 771 968	549 063 958	1 199 945 761	204 984 405	0,37	2,19	7 682	2,83
1995	455	6 223	13 183 152	566 036 516	1 201 635 707	214 931 981	0,38	2,12	7 580	2,68
1996	482	6 724	14 452 780	617 935 813	1 190 439 084	234 338 386	0,38	1,93	7 658	2,52
1997	512	6 987	15 430 754	680 374 263	1 176 041 150	187 918 139	0,28	1,73	8 114	2,57
1998	633	7 465	16 269 199	717 509 152	1 183 406 156	297 492 388	0,41	1,65	8 010	2,72
1999	962	7 738	16 249 912	715 050 912	1 083 474 892	287 328 790	0,40	1,52	7 700	3,25
2000	961	7 718	16 829 265	741 538 517	1 018 045 877	284 766 470	0,38	1,37	8 006	3,67
2001	926	7 482	16 670 163	738 739 286	952 218 524	266 736 543	0,36	1,29	8 228	3,73
2002	894	7 371	15 661 129	697 842 563	897 924 772	262 367 208	0,38	1,29	7 890	4,1
2003	824	7 289	15 117 783	674 384 542	834 714 730	253 013 400	0,38	1,24	7 710	4,29
2004	827	7 171	15 579 027	686 328 021	793 466 396	243 643 916	0,35	1,16	7 976	4,59
2005	845	7 118	15 397 084	691 523 383	770 935 535	242 096 166	0,35	1,11	8 096	4,59
2006	933	7 271	16 708 820	756 044 115	821 748 940	246204 536	0,33	1,09	7 998	4,55
2007	962	7 357	16 032 361	719 532 188	791 322 155	1,10	8 157	...

Fonte: Armazém de Dados. Tabela 1736

Houve uma elevação da circulação de ônibus em novos itinerários, mas o índice de passageiros por quilometro não se elevou, muito pelo contrário não conseguiu se manter próximo aos resultados obtidos no período entre 1986 e 1992. A quantidade de passageiros também reduziu de forma ampla talvez como resultado da disputa com os transportes alternativos, transportes intermunicipais, melhoria dos serviços metroviários.

A SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTE PÚBLICO NA CIDADE DO RIO DE JANEIRO

A SMTU foi criada através do Decreto nº 3239, de 09/10/1981, que transformou em Autarquia o Departamento Geral de Transportes Concedidos O/DGTC da Secretaria Municipal de Obras e Serviços Públicos.

No artigo 5º do decreto se estabeleceu que a Autarquia teria pessoal próprio, regido pela legislação trabalhista, e poderia contar com pessoal à sua disposição pelo Poder Público Municipal, Estadual ou Federal. O decreto previa, em seu artigo 6º, que a SMTU submeteria ao Secretário Municipal de Obras e Serviços Públicos o projeto de seu regimento, bem como o plano de cargos e vencimentos do pessoal, cabendo ao Prefeito a respectiva aprovação. O § 1º deste mesmo artigo estabeleceu que a SMTU adotaria, transitoriamente, a estrutura do O/DGTC ora transformado, cujos cargos em comissão e funções gratificadas ficaram-lhe transferidos, até que fosse aprovado o plano de cargos e vencimentos.

Através da Lei 881 de 11.07.1986 a SMTU se desvinculou da Secretaria Municipal de Obras e Serviços Públicos para se vincular à Secretaria Municipal de Transportes, tendo como missão gerir, planejar, controlar e fiscalizar os meios de transporte do município do Rio de Janeiro, que englobam os seguintes tipos de transportes: ônibus, táxi, escolar, complementar (cabritinho, usado em áreas de difícil acesso, normalmente em terrenos acidentados ou em aclives), fretamento, heliponto, Transporte Especial Complementar e o Bondinho do Pão de Açúcar.

As principais atividades desenvolvidas pela Secretaria é a de vistoria e a de fiscalização. A primeira atividade é realizada anualmente na sede da autarquia, e consiste na checagem de equipamentos, do estado físico dos veículos e dos demais itens necessários à segurança dos usuários. Já a segunda atividade é realizada através das Áreas de Planejamento do município, verificando a adequação e possíveis casos de descumprimento ao Código de Transportes de Passageiros do Município.

Cada Área de Planejamento (AP) é distribuída em um ponto estratégico do Município e possui uma Coordenadoria Regional de Transportes, que atua como uma extensão do órgão, planejando, fiscalizando, coordenando e controlando as operações e a exploração dos serviços municipais de transportes urbanos. Essas atividades são desenvolvidas de acordo com as necessidades da população de cada área, que reivindicam, por exemplo: maior oferta de ônibus, ampliação de itinerários, implantação de novos pontos de ônibus, segurança e pontualidade das linhas, entre outras.

Tabela 5- Coordenadorias Regionais de Transporte – Município Rio de Janeiro

Coordenadorias	Bairros
Área 1-Centro	Benfica, Caju, Catumbi, Centro, Cidade Nova, Estácio, Gamboa, Mangueira, Paquetá, Rio Comprido, Sta. Teresa, Sto. Cristo, S. Cristóvão
Área 2.1-Zona Sul	Botafogo, Catete, Copacabana, Cosme Velho, Flamengo, Gávea, Glória, Humaitá, Ipanema, J. Botânico, Lagoa, Laranjeiras, Leblon, Leme, Rocinha, S. Conrado, Urca, Vidigal
Área 2.2-Tijuca	Alto Boa Vista, Andaraí, Grajaú, Maracanã, Pça. Bandeira, Tijuca, Vila Isabel
Área 3.1-Méier	Abolição, Água Santa, Cachambi, Comp. do Alemão, Consolação, Encantado Eng. Dentro, Engenho Novo, Jacaré, Jacarezinho, Lins, Méier, Piedade, Pilares, Riachuelo, Rocha, São Francisco Xavier, Sampaio, Todos os Santos, Vieira Fazenda
Área 3.2 - Ilha do Governador	Bancários, Bonsucesso, Braz de Pina, Cacuia, Cidade Universitária, Cocotá, Complexo Maré, Cordovil, Del Castilho, Engenho da Rainha, Higienópolis, Inhaúma, Freguesia, Galeão, Jardim América, Jardim Carioca, Jardim Guanabara, Manguinhos, Maria da Graça, Moneró, Olaria, Parada de Lucas, Penha, Penha Circular, Pitangueiras, Portuguesa, Pça.Bandeira, Ramos, Ribeira, Tomás Coelho, Tauá, Vigário Geral, Zumbi
Área 3.3 - Irajá	Acari, Anchieta, Barros Filho, Bento Ribeiro, Campinho, Cascadura, Cavalcanti, Coelho Neto, Colégio, Costa Barros, Eng. Leal, Guadalupe, Honório Gurgel, Irajá, Madureira, Mal. Hermes, Oswaldo Cruz, Pq. Anchieta, Pavuna, Quintino, Ricardo de Albuquerque, Rocha Miranda, Turiaçú, Vaz Lobo, Vicente de Carvalho, Vila da Penha, Vila Kosmos, Vista Alegre
Área 4- Barra da Tijuca	Anil, Barra da Tijuca, Camorim, Cidade de Deus, Curicica, Freguesia, Gardênia Azul, Grumari, Itanhangá, Jacarepaguá, Joá, Pechincha, Praça. Seca, Recreio, Tanque, Taquara, Vargem Grande, Vargem Pequena, Vila Valqueire.
Área 5.1 - Bangú	Bangu, Campo Afonsos, Deodoro, Sulacap, Magalhães Bastos, Padre Miguel, Realengo, Senador Câmara, Vila Militar
Área 5.2 - Campo Grande	Campo Grande, Cosmos, Inhoaíba, Santíssimo, Sen. Vasconcelos
Área 5.3 - Santa Cruz	Barra de Guaratiba, Ilha de Guaratiba, Paciência, Pedra de Guaratiba, Santa Cruz, Sepetiba

Fonte: Adaptado de http://www.rio.rj.gov.br/smtr/smtu/smtu_areas.htm

A estratégia de descentralizar as tarefas da SMTU está ligada ao fato de que o sistema viário principal de suporte ao transporte sobre pneus no Município do Rio de Janeiro possui um total de 3.357km, ressaltando-se que na categoria de vias locais são consideradas apenas aquelas significativas em termos de tráfego urbano. Já o sistema que suporta o transporte coletivo sobre pneus totaliza 2.420km.

Devido, a necessidade de se expandir a autonomia da Secretaria, o artigo 19, do Decreto 21.740/2002, descreve que a SMTU exercerá a fiscalização dando ênfase especial aos aspectos relacionados à segurança, ao conforto dos usuários, à pontualidade e à regularidade do serviço de todas as modalidades de transporte regulamentadas ou em regulamentação. Uma delas era a de enfrentar a indefinição quanto à política pública sobre transportes que estava somando-se a uma "crise de mobilidade" deflagrada na década de 1990. Tais acontecimentos estimularam o aparecimento de transportes por ônibus piratas, vans e kombis, que se expandiram com vigor, criando uma nova geração de serviços informais de qualidade duvidosa, que passaram a disputar passageiros com ônibus regulares e táxis, inclusive nos centros urbanos e nos bairros de classe média.

Para Mamani (2000), os "alternativos" se caracterizariam por: atendimento apenas nos horários e rotas de maior demanda; captar passageiros nos terminais e pontos de maior demanda; aceitar formas de pagamento não convencionais negadas aos ônibus; não respeitar a gratuidade e os abatimentos legais de tarifas. Assim, o transporte urbano regular se veria afetado pela concorrência desleal num "regime de mercado regulamentado". De fato, o sistema brasileiro de transporte urbano enquadra-se num "regime de concorrência monopólica". A necessidade de regulamentação estatal é defendida frente à existência de fortes externalidades que não poderiam ser manejadas por mecanismos de mercado, "sob o risco de graves conseqüências econômico-sociais". Os processos de desregulamentação tenderiam, assim, a formar lacunas importantes no atendimento aos usuários e ao rebaixamento da qualidade do serviço.

A preocupação era tão grande que o Prefeito Luiz Paulo Conde, externalizou em uma entrevista a sua preocupação, "Com a legalização das lotadas o Rio corre o risco de se tornar uma nova Cidade do México - onde cerca de 300 mil vans nas ruas levaram ao colapso total o sistema de transporte público"(Jornal do Brasil, 1997)

A questão de transporte alternativo ficou em debate por muito tempo, várias opiniões surgiram em meio ao caos de ineficiência no setor de transportes e a expansão da informalidade, que era defendida publicamente por interessados na legalização, tal como o depoimento de Sérgio Loureiro Macedo -43 anos, motorista e dono de van, diretor da Central

Van e presidente da Cooperativa Miguel Couto: “A gente não faz transporte de passageiros, a gente faz deslocamento de pessoas. As vans vieram ocupar um espaço deixado pelos ônibus. O sistema de transportes do Rio está em decadência total. O próprio cartel de ônibus há vinte e cinco anos no poder, desenvolveu uma política para evitar o desenvolvimento do transporte de massa –trens, barcas e o Metrô. As vans ocupam uma demanda reprimida nesses vinte e cinco anos, oferecem uma alternativa. () Os passageiros estavam enjoados, sim, com o chassi de caminhão, a carroceria da Ciferal, da Marco Polo” (Jornal do Brasil, 1997).

Diante das manifestações da sociedade e a ineficiência dos sistemas formais de transporte público, foi autorizada através do decreto 17349 de 26 de Fevereiro de 1999 a regulamentação sobre a Lei nº 2582 de 28 de outubro de 1997, que institui o serviço de transporte coletivo de passageiros sob o regime de fretamento. O transporte coletivo de passageiros sob o regime de fretamento é o serviço contratado entre o usuário e o operador, cujos horários, itinerários e preços são livremente convencionados pelos contratantes, respeitado o disposto no Código Nacional de Trânsito e legislação complementar.

Os serviços autorizados são executados por veículos camionetas utilitárias, dos tipos VAN, ÔNIBUS OU MICROÔNIBUS, o embarque e desembarque deverão ser em local próprio, razoavelmente distante dos terminais de transporte coletivo de passageiros, regulares, convencionais ou especiais e de táxis, determinados pela Secretaria Municipal de Trânsito, com a finalidade de não prejudicar o trânsito em vias públicas. Os serviços são prestados por pessoas físicas, organizadas em cooperativas ou pessoas jurídicas, constituídas na forma da legislação vigente, inscritas na Secretaria Municipal de Fazenda e registradas no órgão competente para gerir o Sistema Municipal de Transportes de Passageiros. Além do proprietário, é admitido o cadastramento de dois motoristas auxiliares, cujas credenciais deverão estar expostas no interior do veículo, em local de fácil visualização, para identificação do condutor pelos usuários.

Segundo dados do Sindicato das Cooperativas de Transporte Público Coletivo de Passageiros do Município (Sindtransrio), a cidade do Rio de Janeiro possui cerca de 16 mil veículos, entre cadastradas na prefeitura e piratas disputando passageiros pelas ruas da cidade. Até o ano de 2000, o serviço era coibido pela prefeitura, entretanto, entre 1997 e 1999, a prefeitura permitiu a regularização das vans para o fretamento.

Em 2002, a Lei Ordinária nº3360 instituiu no município do Rio de Janeiro, o Serviço de Transporte Urbano Especial Complementar de Passageiros por veículos de baixa capacidade, atividade que se integrou ao Sistema Municipal de Transporte Coletivo de Município. A primeira fase consistia na concessão de uma autorização provisória, fruto dos

5850 veículos cadastrados no Serviço de Transporte Urbano Especial Complementar, TEC, de Passageiros e que passaram a ter licença temporária desde 2002 para circular pela cidade, em trajetos não licitados, mas autorizados pela prefeitura.

A legislação sobre o TEC representa desde janeiro de 2002 um avanço quanto a legalização do transporte alternativo no município do Rio de Janeiro quando foram instituídos os veículos de baixa capacidade de transporte de passageiros. O principal objetivo era o de satisfazer as necessidades de deslocamento urbano dos cidadãos dos diversos bairros, regiões e áreas do município do Rio de Janeiro que não sejam atendidos pelo transporte convencional ou regular de passageiros vigente ou que possa se complementar a este, observando os interesses dos usuários e coletivos quanto à maior fluidez da circulação viária.

Para ter uma única autorização provisória e a título precário a pessoa física organizada ou não sob a forma de cooperativa deveria apresentar certidões criminais negativas e não poderia exercer qualquer atividade ou negócio em nome pessoal ou em sociedade, e deveria já ter tido Van ou Kombi cadastrada na SMTU entre 09 de janeiro de 2001 e 10 de fevereiro de 2001.

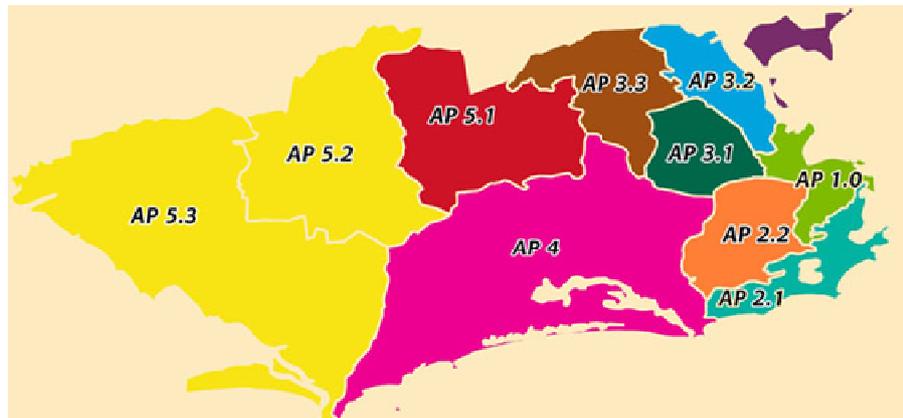
A frota utilizada deverá incluir veículos com o mínimo de 9 e máximo de 16 passageiros, incluído o motorista. Cada veículo deverá reservar um lugar para as gratuidades, por viagem, nos veículos com capacidade de nove passageiros a onze passageiros, e dois lugares, por viagem, nos veículos com capacidade de doze a dezesseis passageiros.

Há dispositivo que obriga os autorizatários a acatar as disposições legais e regulamentares, plano operacional e instruções complementares estabelecidas pela SMTU. Dentre as principais regras, estão: Os veículos deverão dispor de controle de itinerário, frequência, velocidade e parada nos pontos, ter numeração de identificação e ter cores que os diferenciem de acordo com a área de atuação para qual foram autorizados. Para identificar os veículos credenciados nesta modalidade de transporte, determinou-se que ele tenha placa vermelha, selo de vistoria anual, cartão de identificação do autorizatário/auxiliar (fixado no pára-brisa), e lay-out de pintura constituído por duas faixas laterais que indicam a origem e o destino.

Dentro do princípio regulamentar que autorizou o funcionamento do TEC no município do Rio de Janeiro está a lógica de que há a autorização para circular de pontos de origem a pontos de destino que podem ser dentro da própria área ou entre as 10 áreas administrativas consideradas.

Os itinerários devem ser fixados pela SMTU, que definirá a origem e o destino da linha e as vias de circulação obrigatória. É vedada a realização de viagens parciais, se houver sobreposição com uma ou mais linhas de ônibus existentes, o autorizatário deverá percorrer todo o trajeto das linhas de ônibus com sobreposição. As Vans e Kombis não poderão se utilizar dos mesmos pontos de parada dos ônibus e microônibus, devendo obedecer a uma distancia de, no mínimo, cinquenta metros, contatos do início ou término dos pontos de parada dos ônibus. Abaixo, a tabela 6 apresenta graficamente as áreas e as cores que os veículos poderiam submeter sua atuação.

Tabela 6- Áreas de Concessão – Rio de Janeiro



Fonte: http://www.rio.rj.gov.br/smtr/smtu/smtu_areas.htm

Como uma medida de controle, o artigo 10 da Lei de regulamentação nº3360 prevê que o selo de vistoria e o certificado de cadastro do veículo teriam validade de um ano, renovável, uma única vez, por igual período, dependendo de nova vistoria até a realização do processo licitatório.

A fiscalização da SMTU poderá determinar a imediata retirada dos veículos de tráfego, sempre que constatar irregularidades ou o não cumprimento de normas e determinações referentes às condições de higiene, segurança, conforto e regularização do veículo. Dentre os direitos do usuário, temos:

- receber serviço de qualidade;
- ter acesso fácil e permanente a informações sobre itinerário, período operacional e outros dados pertinentes a operação deste serviço;
- usufruir do transporte com regularidade de roteiros, frequência de viagens, inclusive sábados, domingos e feriados, no horário compreendido entre quatro e vinte e quatro horas;

- ter garantia de resposta as reclamações formuladas sobre deficiência na operação do serviço; propor medidas que visem à melhoria do serviço prestado;
- ser tratado com urbanidade e respeito pelos autorizatários, bem como pelos agentes da fiscalização da SMTU, Guarda Municipal e Polícia Militar do Estado do Rio de Janeiro;
- usufruir da gratuidade em conformidade com a lei.

Ainda segundo questões relativas à fiscalização e a garantia a um serviço de transporte de qualidade, reportagem do Jornal O Globo 09/2008, declara que os últimos anos foram marcados também pelo aumento da informalidade no setor. Milícias e traficantes passaram a cobrar pedágio dos motoristas - regularizados ou não - para que circulem por áreas de risco na cidade. A briga pelo comando de cooperativas ou pontos de vans - que em muitos casos envolveram a participação de policiais - já fez mais de cem mortes nos últimos anos, segundo estimativas da polícia.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A experiência recente da cidade do Rio de Janeiro demonstra que as políticas e estratégias públicas de transporte urbano coletivo requerem que a eficiência técnica para a operação do serviço seja pauta de trabalho para todos os agentes que venham a assumir a tarefa do pleno atendimento da qualidade esperada pelo usuário do serviço.

Ao longo dos anos o sistema de transporte no Rio de Janeiro tem perdido eficiência, a cada dia perde competitividade para o transporte alternativo que tende a ser mais dinâmico e hábil, além de já ter provado que é seguro. Nos corredores urbanos é fato a existência de competição por tipos de oferta e poder do operador. As linhas alternativas buscam estratégias diárias para se manterem viáveis e lucrativas, escolhendo os melhores horários e tendo um melhor sistema de coleta de demanda. Enquanto que as linhas de ônibus tradicionais tiveram a qualidade em direção contrária as exigências do mercado e se mantêm lucrativas em função do modelo histórico de exploração dos excedentes, que fez com que os itinerários e linhas de ônibus se multiplicassem em áreas de menores trajetos que comprovadamente possuem uma demanda declinante, e deixando de lado os maiores trajetos, que exigem maiores custos de operação.

O debate a respeito do transporte alternativo como opção a atender áreas que estejam mal atendidas pelas tradicionais linhas, somente sinaliza para o aumento da utilização das capacidades viárias, sem resolver o problema operacional das linhas que operem nessas regiões.

Através dos dados coletados, foi possível perceber que a falta de licitação e regulamentação adequada no setor de transportes da cidade do Rio de Janeiro é um entrave a gestão estratégica dos transportes, pois posterga o atendimento de forma plena e integral o novo perfil de demanda por deslocamentos que se desenhou na cidade, com destaque para os novos padrões de deslocamento, novas tecnologias e novos padrões de exigibilidades com o qual o consumidor de transporte passa a demandar na atualidade, principalmente ao concluir que o atual modelo de oferta se mostra inoperante quanto ao atendimento a plenitude da demanda.

REFERÊNCIAS

ARMAZÉM DE DADOS. Tabela 1736. <http://portalgeo.rio.rj.gov.br/indice/flanali.asp?codpal=296&pal=TRANSPORTE>

BRASIL. Consituição da República Federativa do Brasil. São Paulo : Brasiliense, 1988.

BRASIL. Lei n. 8.987, de 13 de fevereiro de 1995.

IBGE. 2000 Anuário Estatístico (Brasília: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística).

Jornal do Brasil 1997 (Rio de Janeiro) 28 de outubro.

Jornal do Brasil 1997 (Rio de Janeiro) 7 de agosto.

MAMANI, H.A. Alternativo, informal, irregular ou ilegal? O campo de lutas dos transportes públicos. In: Ana Clara Torres Ribeiro. (Org.). El Rostro Urbano de América Latina. Buenos Aires: Clacso, 2004, v. 1, p. 321-346.

ORRICO FILHO, R. D. et al. (1996). Regulamentação do transporte por ônibus: elementos do debate teórico. In: Orrico Filho et al. Ônibus Urbano: Regulamentação e Mercados. L. G. E., Brasília

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. Plano Diretor Decenal da Cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: PCRJ, 1993.

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. Lei 881 de 11.07.1986

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. Lei n° 2582 de 28 de outubro de 1997

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. Lei Complementar N° 37, de 14 de Julho de 1998

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. Lei Ordinaria n°3360 de 2002

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO. Decreto N° 13.965, de 04/08/58