

Seminário Virtual

“Transporte Público e Saúde: Desafios e perspectivas em Petrópolis”

18 de outubro de 2021

Falas do vídeo de abertura: [LINK DO VIDEO](#)

— Horrível (risos). Gente, não dá, sem condições, né? A gente, a população, não só eu, mas todos os que precisam sair todos os dias para trabalhar. Né, porque o ônibus superlotado, assim a pandemia não vai acabar, muitas pessoas sendo contaminadas. E além, não só do transporte público, tem também, vocês podem filmar pro alto, cheio de pombos. Isso causa também doença, todo mundo está cansado de saber disso. Eu já fiz várias reclamações, não só eu como as outras populações, então acho assim: tem que ter uma solução para isso. A população está escassa a tudo, sendo, assim, humilhada. Porque a gente paga, a gente não anda de graça. E paga caro. Para andar em um ônibus lotado, isso quando tem, quando vem um ônibus, dá sinal, não para. É falta de respeito com a população. Eu acho que deveria ter mais horários também, ainda mais com a pandemia, porque ônibus têm, eles é que não querem colocar. E outra coisa também, eu acho assim, o motorista fazer dois trabalhos, o de cobrador e o de motorista, isso não pode acontecer, gente. É uma responsabilidade muito grande para a pessoa. Ele tem que dirigir, te dar troco, receber a passagem, então eu acho falta de respeito também com os trabalhadores.

— Eu acho que da mesma forma a melhoria tem que vir a partir do momento que na parte da manhã, no horário de pico, eles têm um determinado número de passageiros, de usuários, saindo dos seus bairros e distritos para o trabalho, eles deveriam colocar o mesmo número de transportes, entendeu? Eles, muito pelo contrário, eles reduzem o número de transportes. Quem for sair daqui para pegar o ônibus do terminal Corrêas, no qual nós estamos, para o terminal Bingen, quando for às dezoito horas não consegue retornar, porque eles retiram esses carros.

— Porque eles falam que tem que ter o limite de pessoas, de doze pessoas em pé, só que eles não estão cumprindo. Entendeu? Então quer dizer, a pandemia ainda está aí, presente. Né? Então eu acho que o dono da empresa, a prefeitura em si, deveria vigiar mais isso aí. E fora também, assim, não está tendo aquela limpeza, que eles falaram que iria ter aquela limpeza, né? Então eu acho que isso também tem que ser cumprido.

— É, eu vou te mentir não, há cinco anos atrás era bem melhor do que hoje. Aumenta a população, diminuem os ônibus. Principalmente a Covid, quando entrou a Covid diminuiu. Foi pior, porque a população parecia que aumentou mais ainda. Sobre a Covid, o que aconteceu

aí das pessoas não poderem entrar, lotar, hoje já não está mais igual. Está lotando, está socando. E é bom para população? É, mas é ruim porque os ônibus não aumentaram. Continua a mesma coisa.

Felix Rosenberg

Sejam bem-vindos a este nosso seminário do Fórum Itaboraí: Política, Ciência e Cultura na Saúde, com sede no Palácio Itaboraí em Petrópolis. Como muitos sabem, este é um programa especial da presidência da Fundação Oswaldo Cruz, que tem como objetivo, desde a sua criação, atender, estudar, pesquisar, trabalhar sobre as desigualdades sociais que determinam as iniquidades, ou seja, as diferenças injustas na saúde das pessoas.

Este seminário é realizado como parte dos festejos dos dez anos de existência do nosso programa. Lamentavelmente ainda como consequência da pandemia, de maneira não presencial.

Os trabalhos do Fórum Itaboraí junto à comunidade começaram desde a sua fundação, mas todos os trabalhos até então realizados foram finalmente canalizados no ano de 2017, num exercício feito em cooperação com a Secretaria de Saúde da Prefeitura de Petrópolis, em 36 áreas de atuação da Estratégia Saúde da Família. Nessa ocasião, os agentes comunitários de saúde, com nosso apoio, fizeram um trabalho de Diagnóstico Rápido Participativo – DRP, no qual mediante passeios, travessias, entrevistas, falas, reuniões com grupos de alunos, de mulheres, de cidadãos, fomos construindo a ideia que as comunidades tinham sobre que fatores afetavam principalmente a sua saúde. E quando a gente fala em saúde, não fala apenas das doenças, já que essas inclusive são captadas pelos centros de saúde, mas a nossa intenção era conhecer o que que afetava principalmente o bem estar das pessoas. A saúde, como diz a Organização Mundial da Saúde, é o bem-estar, a saúde física, mental, não apenas a ausência de doenças. Saúde é, na realidade, o bem-estar, o bem viver. Estar realmente bem, se sentindo bem, e não apenas não sentindo sintomas de doenças.

Nessa ocasião, 36 comunidades de Petrópolis foram consultadas e, para nossa surpresa, o principal problema de saúde que foi considerado pelas populações era as dificuldades do transporte público. Isso chamou nossa atenção, porque sabemos que no Brasil todo e em muitos países, sobretudo os países não desenvolvidos do mundo, o transporte público é um problema. Mas nesse caso, nos chamou a atenção que a maioria das respostas eram referidas a esse problema específico. Claro que também foram mencionados problemas vinculados à habitação, à falta de saneamento, problemas de acesso à educação, falta de lazer, mas, como digo, o transporte público foi a principal reclamação das populações. Esse mesmo problema

foi destacado pelo projeto de “Desenvolvimento e aplicação de tecnologia social para a inclusão cidadã de famílias residentes em territórios prioritários do Plano Progredir no Município de Petrópolis”, do Governo Federal, realizado entre 2019 e 2021 com apoio do Conselho Nacional de Pesquisas – CNPq, em 5 comunidades de elevada fragilidade social.

Desta forma, quando pensamos em homenagear os nossos dez anos de existência, tomamos em consideração as consultas realizadas junto com a Secretaria Municipal de Saúde, a partir de 2017 e no projeto desenvolvido com apoio do CNPq e, em ambos os casos, ficou evidente essa questão do transporte público, da mobilidade urbana. Decidimos então fazer este seminário para discutirmos juntos o assunto. Na próxima Quinta-feira, teremos outro seminário, com outro tema que também foi levantado pela comunidade, que é o problema da fome. Os dois problemas, o da fome e o do transporte público foram seriamente agravados pela pandemia de Covid.

O problema do transporte não é apenas o do tempo de espera e da aglomeração que torna o contágio entre as pessoas muito maior. É difícil entender que as políticas públicas e as empresas de transporte reduzam a frequência quando tinham menos pessoas viajando, com o que aumentava a aglomeração. Então, se o efeito desejado era reduzir a exposição ao contágio da doença, o resultado era o contrário: quanto menos transporte, mais aglomeração e mais contágio. Mas temos que lembrar que o problema não está referido tão somente à Covid. Essa aglomeração no transporte, que é crônica, também aumenta o contágio de todas as doenças respiratórias transmissíveis. A gripe, os resfriados, as pneumonias são frequentemente contagiadas no transporte público. Agora com as máscaras, pelo menos um pouquinho mais protegidas, mas normalmente esse contato estreito no transporte público transmite doenças. Mas não só transmite doenças; como nós falávamos, saúde é muito mais do que isso.

A gente pensa no tempo que a pessoa gasta para poder se transladar. Petrópolis é uma cidade centralizada; praticamente todas as ações do município estão no centro da cidade; a grande maioria das pessoas do Município tem que se transladar ao centro na sua vida cotidiana. O tempo de espera de manhã para ir trabalhar, ou para ir fazer qualquer tipo de atividade, é um tempo que ele tira de estar com a sua família. É o tempo que ele tira de poder fazer alguma coisa que ele queira fazer. Um esporte, um jogo, um boteco, uma cerveja, um futebol, de estar com amigos. Ou seja, saúde é isso, bem-estar é isso, poder administrar o seu tempo. Mas se você passa a maior parte do seu tempo, além do trabalho, tendo que viajar e esperando ônibus, você tira evidentemente o que você tem de possibilidade de lazer, de descanso. Lembramos sempre que o que é pago pelo trabalho, seja este formal ou informal, deveria

adicionar esse tempo todo que a pessoa gasta, desde que sai da sua casa até que volta a sua casa.

Então, sendo este um problema central para a saúde, convidamos as pessoas que o Luís Madeira vai rapidamente apresentar para nos ajudar a discutir um pouco esta questão. E além de ouvir esses justificados fortes lamentos e críticas e questionamentos da população, pensarmos juntos as possíveis saídas. Quais são os desafios e quais são as perspectivas que poderíamos ter para resolver esse problema.

Luís Madeira

Eu gostaria de agradecer a Felix Rosenberg, à Sonia Carvalho e à equipe do Fórum Itaboraí pelo convite e pela oportunidade de prestigiar os dez anos de atividades dessa unidade, participando de um evento que lida com uma temática tão importante para a saúde e a qualidade de vida das pessoas, como é a mobilidade urbana, que junto com a questão habitacional, o saneamento ambiental, a segurança alimentar, o acesso à renda e ao trabalho digno são alguns dos principais alicerces para uma vida saudável e sustentável.

Gostaria de cumprimentar também os convidados para essa mesa, os quais eu apresento rapidamente nesse momento. Temos aqui Claudia Renata Ramos, liderança comunitária do Movimento do Aluguel Social e Moradia de Petrópolis, que vai tratar do olhar da comunidade sobre o transporte público em Petrópolis; temos aqui também Luiz Carlos dos Santos, ex-diretor presidente da Empresa Pública de Transportes do município de Maricá, que vai falar um pouquinho sobre a experiência nessa cidade; tendo aqui também Luciano Moreira da Silva, diretor presidente da Companhia Petropolitana de Trânsito e Transportes, da CPTrans, tratando do transporte público em Petrópolis, desafios e perspectivas; e temos aqui Celio Pereira, membro do Conselho Local de Saúde do bairro Carangola, em Petrópolis, falando das perspectivas da comunidade sobre o transporte público em Petrópolis.

E foi-me confiado o papel de mediar essa mesa e de introduzir o tema da mobilidade, relacionando-o com o modelo de desenvolvimento urbano das cidades. Tratando também brevemente dos problemas mais comuns enfrentados pelo modelo atual de mobilidade, que se verifica nas cidades, apresentando sua relevância como condição para o direito à cidade e alguns desafios e estratégias gerais consideradas para perseguirmos a mobilidade urbana sustentável, que é pregada pelo documento referencial de planejamento da mobilidade que é o PlanMob, de 2015, reforçando inclusive a Política Nacional de Mobilidade Urbana, que é de 2012.

A mobilidade urbana se refere às condições e soluções encontradas pela sociedade no meio urbano de atender às necessidades de deslocamento da população para a realização das suas atividades cotidianas, bem como das demandas econômicas de circulação de bens e serviços. O tema da mobilidade urbana é amplo, e aflige com mais ênfase aos moradores das periferias das grandes cidades e cidades médias. O modelo de desenvolvimento urbano brasileiro produziu e continua reproduzindo cidades muito dispersas, com forte concentração de renda, trabalho e lazer em áreas centrais e subúrbios valorizados. Por outro lado, a crescente valorização da terra nas áreas infraestruturadas, e que contam com serviços públicos, obriga a população pobre a ocupar áreas cada vez mais distantes, e portanto esse modelo concentra a pobreza urbana em periferias e favelas, desprovidas muitas vezes de infraestrutura e serviços públicos.

A dispersão territorial das cidades faz com que a quantidade e a distância dos deslocamentos diários sejam elevadas, o que torna a população altamente dependente dos sistemas de transporte que, pelo mesmo motivo, tendem inclusive a ser mais caros. A falta de qualidade dos serviços de transporte público coletivo, por sua vez, faz crescer a migração dos usuários para o transporte individual motorizado, sempre que essa alternativa se faz possível, aumentando os congestionamentos e a ineficiência de todos os sistemas. Essa contradição se amplia quando percebemos que os investimentos em mobilidade urbana, com raras exceções nessas últimas décadas, privilegiaram o transporte individual com obras de ampliação do sistema viário, construções de pontes, túneis, viadutos. E apesar da aplicação de recursos em transporte público coletivo e infraestrutura para o transporte não motorizado ter sido retomada até recentemente para enfrentar a crise da mobilidade urbana verificada, em grande parte, nas cidades brasileiras, os investimentos se encontram novamente estagnados diante da crise política e econômica e os retrocessos em políticas públicas que se verificam nos últimos cinco anos, principalmente.

Assim, os problemas do nosso modelo de mobilidade urbana, que tem base no transporte individual motorizado, gera diversas externalidades negativas. A gente pode citar algumas, muito brevemente, e outras vão ser citadas nas apresentações. Mas temos aqui o aumento dos tempos de viagem, principalmente nos grandes centros urbanos, mas também nos médios, o que afeta a saúde da população e a produtividade econômica das cidades, bem como a eficiência econômica e energética da própria gestão dos sistemas de transporte. Esse fator prejudica mais as mulheres, as que mais utilizam o transporte coletivo, e principalmente as mulheres pretas e pardas, que sofrem maior desigualdade de renda.

Os acidentes de trânsito são responsáveis pela morte de mais de quarenta mil pessoas por ano, segundo dados do Ministério da Saúde, sendo os motociclistas as principais vítimas. Informações do IPEA, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, de 2015, sobre acidentes de trânsito em rodovias mostram que os acidentes de trânsito custam, aproximadamente, quarenta bilhões por ano para a sociedade brasileira.

Sobre a segurança de gênero, 68% das mulheres declaram ter medo de assédio no transporte público. Além disso, temos as questões relacionadas às poluições atmosférica e sonora, que também são consideradas impactos dos sistemas de mobilidade.

Podemos afirmar que o nosso modelo de desenvolvimento urbano é perversamente associado ao modelo de mobilidade urbana na produção e reprodução de desigualdades e injustiças no tecido urbano, no acesso aos bens e serviços da cidade, assim como no que se refere às oportunidades que oferece à população, gerando iniquidades em saúde e impactando negativamente a qualidade de vida da população. A percepção da conexão entre os processos de vulnerabilização da população e a saúde ampliam a importância da relação entre o tema da mobilidade urbana e saúde para esse debate, o que ficou explícito na fala do Felix e no próprio depoimento de vários moradores no vídeo inicial dessa live.

Então aqui parece importante citar que a concepção sobre o direito à cidade incorpora, por um lado, a noção mais comumente apropriada de luta por acesso a equipamentos de consumo coletivo por parte da população. Entretanto, a discussão da transformação do urbano deve passar pela consideração de que a reprodução da vida não se resume à satisfação das necessidades materiais pelo acesso à cidade que está aí, seus serviços, equipamentos e infraestrutura, mantendo a lógica ou compreendendo que essa lógica é natural, essa lógica que reproduz desigualdades. A disputa política deve se dar pela cidade que se deseja construir, cujo desenvolvimento seja orientado pela justiça e pela equidade de saúde e passe a ser depositária das expectativas de mudança. Assim, deve ser considerada a luta pelo direito à cidadania e à vida na cidade.

Como diria o David Harvey, geógrafo, um dos mais importantes que trabalham com geografia urbana, essa concepção caracteriza a luta ao direito de mudar a nós mesmos pela mudança da cidade. Assim, a disputa política confere centralidade ao debate de como se distribuem os ônus e bônus da urbanização e se define as prioridades nos investimentos da cidade, que podem favorecer ou restringir os processos de produção e reprodução das desigualdades na cidade.

Importante lembrar que a Emenda Constitucional 90, de 2015, incorpora ao Artigo 6 da Constituição Federal o direito ao transporte, na categoria de direito social ao lado do direito à educação, à saúde, ao trabalho, etc. Além disso, a Política Pública [Nacional] de Mobilidade Urbana, que eu mencionei há pouco, Número 12.587 de 2012, determina que as demais políticas regionais e locais a utilizem como parâmetro. Nessa é proposto um pacto nacional pela mobilidade urbana envolvendo todas as esferas de governo, sociedade civil e as entidades públicas e privadas do setor. Oferece também aos municípios segurança jurídica para tornar medidas ou adotar instrumentos de priorização aos modos não motorizados e coletivos de transporte em detrimento ao transporte individual. Ela define etapas e requisitos de planejamento municipal para a mobilidade urbana, bem como processos e instrumentos de participação e controle social dessa política. Essa política tem clara compreensão de que políticas territoriais, participação social e o controle social sobre a destinação de recursos financeiros são de vital importância para combater as disfunções urbanas, as externalidades negativas e as desigualdades territorial e social existentes que destacamos há pouco. Essa Política é um dos eixos estruturadores da política nacional de desenvolvimento urbano e, para orientar municípios e estados para a construção de planos de mobilidade urbana, municipais e regionais, foi elaborado inclusive um caderno de referência, certamente utilizado por Petrópolis como referência para a elaboração do seu Plano de Mobilidade Urbana. Esse caderno de referências se chama PlanMob, foi feito em 2015 e é disponível gratuitamente para todos os atores que se perceberem interessados.

Entre as estratégias gerais que apontam para a mobilidade urbana sustentável, antes de mais nada, seria importante ver como é que o PlanMob define mobilidade urbana sustentável, bastante coerente com aquilo que a gente realmente defende de um plano de mobilidade. E ele diz que é o resultado de um conjunto de políticas de transporte e circulação que visa proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano através da priorização dos modos não motorizados e coletivos de transporte, baseado nas pessoas e não nos veículos.

Essas políticas devem evitar a segregação espacial, ser socialmente inclusivas e ecologicamente sustentáveis. Essa abordagem é plenamente coerente com o Objetivo do Desenvolvimento Sustentável 11 da Agenda 2030, o ODS 11, que trata de tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis, e tem como uma de suas metas, a Meta 11.2, que diz o seguinte: *“proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis, e a preço acessível para todos, melhorando a segurança rodoviária via expansão dos transportes públicos, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiências e idosos”*.

O que isso demanda? Entre outras coisas, e de maneira muito geral, temos a demanda por mudanças estruturais de longo prazo, prevendo a articulação dessa política setorial com o planejamento e gestão do solo. Essa é uma articulação muito importante, e aponta para o envolvimento de todos os segmentos da sociedade e esferas de governo dentro desse desafio. Demanda também que identifiquemos os processos específicos de vulnerabilização da população que se distribuem no território, a hierarquização desses processos, e fatores que permitam definir claramente prioridades de ação nas diversas escalas de atuação. Demanda que nos debruçemos sobre estratégias que permitam compreender essa política setorial como um dos eixos fundamentais de política pública para combater iniquidades, e vislumbrar o que compreendemos como mobilidade urbana sustentável para a cidade.

Como a pobreza mora longe, nós vimos, e sabemos, que os problemas de mobilidade acentuam a exclusão, assim, compreender onde se encontra a população de baixa renda e o tempo que ela leva para os seus destinos preferenciais é uma variável central. Que a participação popular seja efetiva na construção do pacto sobre o modelo de cidade e de mobilidade que se quer em uma cidade, e na definição sobre a alocação de recursos públicos, entendendo essa como uma condicionante quando se trabalha com a perspectiva de uma cidade democrática, justa e inclusiva. O PlanMob se apoia em algumas das melhores referências de mobilidade sustentável, como o Desenvolvimento Urbano Orientado pelo Transporte Sustentável (DOTS), o transporte ativo, e propõe estratégias nas mais diversas escalas de atuação.

Claudia Renata Ramos:

Hoje quero estar falando aqui não só como representante do Movimento do Aluguel Social e Moradia de Petrópolis, que representa mais de duas mil famílias na cidade de Petrópolis, mas também como presidente da Comissão das Tragédias, que ao todo, com as demais lideranças das outras cidades, são mais de cinco mil famílias, provenientes das tragédias socioambientais. Mas hoje também estou falando aqui como agente de endemias do município de Petrópolis, como ex-rodoviária, porque eu também fui cobradora; justamente na época da intervenção eu era cobradora da antiga Autobus, e como usuária, principalmente, e moradora do último distrito de Petrópolis, o quinto distrito, do Córrego Grande, da Posse, de um conjunto habitacional, mulher, negra.

O Luiz Madeira falou do PlanMob, que foram mais de 180 projetos para os cinco distritos de Petrópolis, que vai de 2019 até 2029, dez anos para esses projetos serem postos em prática. E tomara muito que seja. Falou também do caderno, da pesquisa que teve em 2018.

Realmente em Petrópolis teve essa pesquisa e lá foi constatado que quem utiliza o transporte público na nossa cidade, são as mulheres. São as mulheres entre 30 e 45 anos, ensino fundamental, e que utilizam para o trabalho, e utilizam mais de cinco vezes por semana. Então o transporte público no município é utilizado mesmo para trabalhar e mais pelas mulheres. E o resultado dessa pesquisa aponta que a pior característica é a superlotação. O senhor falou dos ônibus, que isso também acarreta na nossa fragilidade como mulher, o assédio que está aí em alta nos transportes públicos, não só em ônibus, a gente tem acompanhado nos noticiários, não só na nossa cidade, mas fora também. O conforto dos veículos, os ônibus são ruins, a limpeza é ruim, a gente tem visto isso ao longo desses anos.

Observamos também na fala dos usuários que teve um usuário que falou de 5 anos para cá; eu digo para vocês que logo após a intervenção, passou-se uns 2 -3 anos, e logo depois começou a ficar muito ruim o nosso transporte em Petrópolis. E a população aumentou. Principalmente depois da pandemia muita gente veio morar em Petrópolis, veio principalmente idosos, pessoas de classe média-alta que vieram trabalhar home office e a gente sabe que algumas empresas não vão voltar mais a trabalhar em prédios, a gente vê isso pelo Centro da cidade do Rio. Então a maioria está trabalhando home office. A gente sabe que a população de Petrópolis tem aumentado a cada dia, e isso faz com que as pessoas utilizem muito mais para trabalhar.

Hoje quero que vocês venham comigo para uma viagem. Vamos imaginar indo, no município de Petrópolis, desde o Meio da Serra, da Serra Nova, até aqui, de onde eu falo, no Córrego Grande, divisa com São José do Vale do Rio Preto e também com Gaby, divisa com Areal. Muitas dificuldades, todos nós estamos um pouco cansados de falar isso, mas eu venho trazer para vocês principalmente as dificuldades. Vou começar pela Serra Velha, da Estrela, que tem duas linhas de ônibus: a Petro Ita e a Trel. Eles sofrem muito com os transportes públicos, mas também com a manutenção viária ali que é horrível, são curvas perigosas, são estradas esburacadas ao longo de vários anos. A gente vê que é um problema que não é solucionado, as pessoas levam algumas horas para vir trabalhar aqui em Petrópolis. A gente vê o tumulto que é sempre para o pessoal do Meio da Serra estar vindo trabalhar em Petrópolis. E isso também acarreta muito na saúde, porque a gente não vai falar só da mobilidade urbana, só da má prestação de serviço das empresas, mas a gente também está aqui para falar de saúde. E, como agente de endemias, e também trabalho com muitas colegas agentes de saúde, uma coisa que é sempre relatada nos grupos é a perda de consultas; têm moradores da Serra Velha que reclamam que estão perdendo aí fisioterapia dos seus filhos, netos que têm problemas especiais. E isso é muito triste da gente estar vendo isso devido a uma má prestação de serviço de um transporte público. Então eu quero começar pela Serra Velha da

Estrela, dessas dificuldades que eles enfrentam por causa, não só da estrada, mas também por causa dos coletivos. E isso é inadmissível, porque são crianças, são adolescentes, são jovens, são idosos que estão prejudicando a sua saúde por causa de transporte.

Aí passamos pelo Centro da cidade, onde a gente sabe que a mobilidade está muito difícil. Felizmente Petrópolis cresceu, mas infelizmente Petrópolis não foi projetada para a quantidade de carros e não só de ônibus, como de tudo na nossa cidade. E a gente vê muita gente utilizando muito o carro hoje em dia. Mas a gente tem notado principalmente agora na pandemia devido ao aumento da gasolina, dos combustíveis, que o pessoal está começando a utilizar mais o transporte público.

E isso já começa a afetar principalmente essa mobilidade toda, porque a gente sabe que depois da pandemia muitos dos horários foram reduzidos. A gente sempre vai nas reuniões, com CPTrans, com Setranspetro, e falam que está aí 80% da frota na rua, 90% da frota na rua, e nós que utilizamos o transporte temos visto que não é bem assim. Os ônibus estão lotados sim, o trânsito é infernal. E a gente está vendo uma quantidade maior agora, principalmente porque as aulas voltaram, estão voltando aí a um novo normal, mas as escolas estão voltando, e os ônibus estão começando a ficar mais lotados ainda.

E aí eu vou para a Serra Nova, que é uma briga agora entre Xerém e Petrópolis. A gente tem visto um Posto de Saúde que foi feito ali na Serra Nova e a gente sabe que tem muitas pessoas que moram ali na Serra Nova que trabalham em Petrópolis, e para vir trabalhar tem que utilizar o Única, e não tem uma tarifa menor. É uma tarifa cara para as pessoas que trabalham, que moram ali na Serra Nova, apesar que tem ali aquele ônibus do Duques. Mas quem mora um pouco mais para baixo ali no Barraquinho, o pessoal que mora ali no Machado, olha que dificuldade daquele povo para vir trabalhar em Petrópolis.

Ao longo desse final de semana o pessoal falou assim: “Claudia, você vai ser a nossa porta-voz”. E eu não tinha me atentado que eu sou a única mulher que estou aqui nas falas, então eu vou ser a porta-voz da maioria das mulheres que utilizam o transporte público e a maioria da população petropolitana que vem sofrendo psicologicamente, fisicamente, que vem sofrendo muito com o transporte público na nossa cidade.

E a gente vem para os distritos, onde há uma empresa só, principalmente de Corrêas até aqui, da onde eu estou falando com vocês, que é a Turb. E a gente tem sofrido muito. Claro que tem aí a Cascatinha, tem ali os outros bairros que o pessoal também reclama bastante. E eu quero falar muito com vocês do terceiro, quarto e quinto distrito também, que a mobilidade

urbana para cá tem sido muito difícil, tem que ter um estudo para isso. Assim como estão aí pensando na ligação Quitandinha x Bingen; que a gente não vai poder deixar de falar do Quitandinha x Bingen, porque, pela BR, para facilitar, para desafogar um pouco o trânsito dali do Centro da cidade. Só que a gente tem que ver até onde isso vai, porque vai passar pelo Amazonas, e como vão ser afetados ali aqueles bairros? Será que vai ter estrutura para isso? A gente pensa primeiro para desafogar, mas será que ali está preparado para isso? Será que o transporte ali não vai ficar um pouco pior? A gente também tem que pensar naquela população ali do Quitandinha x Bingen; o pessoal está esperando muito essa ligação, mas, e a ligação para Itaipava? Para Pedro do Rio? Para a Posse? Nós estamos levando cerca de três horas para chegar até o Centro da cidade. É inadmissível o pessoal que mora aqui no Córrego Grande e no Gaby ter que parar num terminal que foi feito aqui na Posse para pegar um outro ônibus para ir até Itaipava e de Itaipava ir ao Centro da cidade.

E aí entra a saúde. O pessoal aqui está ficando doente. E ninguém está dando assistência para o pessoal daqui. Porque é uma luta constante, é uma luta diária, onde eu tenho sido incansável, porque eu tenho lutado sozinha nessa luta do transporte pelo terceiro, quarto e quinto distritos. Porque eu estou vendo o povo ficando doente aqui, no conjunto habitacional do Córrego Grande, que é de onde eu falo. Tudo vem piorado para os distritos. Por quê? Porque aí entram os conjuntos habitacionais; porque todos os conjuntos habitacionais da nossa cidade foram feitos nos bairros, não no centro da cidade. Todos eles são nos bairros, e bairros distantes: é Vila Rica, é Madame Machado, é aqui no Córrego Grande. Vincenzo Rivetti, olha o que virou o Vincenzo Rivetti!

Eu tenho várias reclamações dos moradores do Vincenzo Rivetti do Vale do Carangola. Porque o conjunto habitacional foi feito ali; são cerca de cinco mil pessoas, ou seja, é um bairro dentro de um outro bairro. Porque têm muitos bairros da nossa cidade que não têm cinco mil pessoas. Aqui na Posse têm oito mil e poucos moradores. Quer dizer, se num conjunto tem cinco mil, como fica o transporte para esse local? “Ah, foi pensado”. “Ah não, a gente criou uma linha, mas foi pouco”? Eu quero ver agora como é que vai ser voltando às aulas.

As reclamações são para as lideranças comunitárias. Aonde também vem sofrendo muito, porque o povo escolhe os seus representantes, mas os representantes às vezes só lembram do povo na hora de pedir o voto. Porque agora que o bicho está pegando, cadê? Foi feito um convite aqui. Eu pessoalmente fiz um convite para os vereadores da Comissão, porque no município temos uma comissão de transporte. A qual está aí ao longo desses meses e a gente não viu o avanço. Se falar que teve avanço é mentira. Porque eu estou aqui lutando, e nada mudou aqui na Posse. Os nossos horários não voltaram ao normal, os nossos executivos não

voltaram ao normal. Eu estou aqui pedindo um executivo para o Rio Bonito, porque é um absurdo.

Aí eu falo que, olha como as coisas acontecem na nossa cidade e os governantes não estão percebendo isso. Porque o pessoal daqui vai fazer compra onde? Em Três Rios. O pessoal está deixando de injetar dinheiro em Petrópolis e aqui em Itaipava, Pedro do Rio, na própria Posse, porque está indo gastar em Três Rios, por quê? Porque é mais fácil. Eu vou daqui a Três Rios em quarenta minutos. Daqui no Centro de Petrópolis eu levo três horas. Então tem gente aqui que tem um ano, dois anos que não vai no Centro da cidade de Petrópolis, por quê? Porque não tem paciência para andar de ônibus! Eu tenho famílias aqui com sete filhos, oito filhos, como é que essa pessoa vai ter lazer nessa cidade com sete filhos morando no Córrego Grande, na Posse? Como é que um pai de família com sete filhos, mais a esposa oito, vai num Parque de Exposição se tem que pegar dois ônibus? Vão pagar duas passagens, porque tem que pagar daqui até o centro da Posse, da Posse até o Parque de Exposição, mas vão pegar três conduções. Como é que uma pessoa vai ter um momento de lazer com as crianças? Por exemplo, um Natal Imperial: como é que o pessoal daqui do quinto distrito vai para um Natal Imperial se tem um tanto de passagem para pagar? Se tem três horas para chegar no Natal Imperial para ver as “luzesinhas”? E as crianças vão comer o quê? Porque criança gosta de lanchar. Eu quando eu saio daqui dez horas da manhã e chego uma hora da tarde, eu já chego com fome na avenida, então tenho que almoçar.

Vocês me desculpem um pouco da franqueza e, às vezes, até um pouco da grosseria, mas é porque é um momento muito importante esse do seminário. Eu acho que a escolha foi muito boa, principalmente no momento que a gente está passando de pandemia, porque, para quem precisa trabalhar a pandemia passou batido e está passando. Meu marido não parou de trabalhar nem um dia. A pandemia veio, graças a Deus já está indo embora, porque a gente está vendo que os índices estão baixando; meu marido não parou de trabalhar, porque ele é diarista, ele tem que trabalhar, senão ele não bota o pão dentro de casa. Nós, agentes de endemias não paramos, assim como outras pessoas.

Eu vim aqui para fazer um desabafo por toda a população petropolitana. Desde o Meio da Serra, da Serra Nova, até aqui no quinto distrito. Pessoal do Vila Rica, pessoal da Madame Machado, pessoal desses locais que estão sofrendo com o transporte público. Foi falado da sujeira dos terminais. Fica aqui para o nosso debate depois essas questões de voltar os horários. Eu acho que há um momento dos nossos governantes, principalmente os das comissões, de mobilidade urbana e de transporte da nossa cidade, botar a mão na massa e começar a resolver alguns problemas. “Ah, mas a culpa é do governo”, “a culpa é...”, não, não

é só do governo não. A culpa também é do povo que se acomodou. O povo de Petrópolis está muito acomodado. E está na hora do povo acordar. Porque assim como a gente colocou os nossos governantes, que eles têm o poder de fazer alguma coisa pela gente, se eles não fizerem a gente também tem o poder de tirar.

Então também fica uma dica: não vai fazer não? Daqui a três anos tem novas eleições. A gente troca de novo. E a gente vai trocando até dar certo. Porque está na hora, passou da hora de uma mobilidade, de um plano. De políticas públicas para nossa cidade. Não é uma cidade imperial, não é uma cidade turística? Mas quem está sofrendo é o povo petropolitano. O povo petropolitano não está gastando mais nem dinheiro aqui na nossa cidade, porque não tem. Porque está gastando tudo em passagem de ônibus. Eu deixo aqui todas essas questões de mobilidade urbana, mas mais no âmbito de transporte mesmo, de ônibus.

Eu fui buscar até a história da CPTrans, porque eu lembro de quando eu era criança. Porque lá, a missão da CPTrans é “melhorar a vida das pessoas a partir da mobilidade urbana”. Isso está escrito lá, que é a CPTrans. E a visão: “estar entre os dez referenciais de gestores de mobilidade urbana no Brasil e a primeira da região serrana até 2020”, só que nós estamos em 2021. Será que isso foi alcançado? Eu acho que não. Os valores: “humildade, comprometimento, integridade, respeito e transparência”. E é o que a gente quer, é o que nós, lideranças comunitárias queremos. É o que nós presidentes de associações de moradores queremos. Porque a gente está cansado disso. De ficar falando, falando, falando, e a gente não está saindo do mesmo lugar, porque a gente todo dia está reclamando que o ônibus está quebrado, e o ônibus quebra todo dia o mesmo ônibus, que é o caso da Cascatinha. Então, essa história da CPTrans não está muito condizente com o que está lá escrito não. E outra coisa: a gente precisa urgentemente colocar o poder de novo nas mãos da CPTrans e tirar do sindicato, que é o Setranspetro.

Luiz Carlos dos Santos:

Na verdade, Maricá se encontra na vanguarda do que se refere a um transporte público, de qualidade, gratuito. Mas como surge isso? E como que nós podemos ajudar a disseminar esse conceito para os demais administradores? A ideia do transporte público gratuito surgiu exatamente a partir da análise e identificação de todos esses problemas colocados aqui. Ou seja: o transporte ruim. Um transporte que em nada, muito pelo contrário, contribui para o bem-estar do usuário, do munícipe, do cidadão. Muito pelo contrário, esse transporte, ele deixa doente.

Com isso, a partir do levantamento de todas essas deficiências que são a falta de infraestrutura da empresa que presta o serviço, que faz com que o serviço seja muito ruim, a qualidade do serviço que é prestado em razão da falta de ônibus, o horário que não é cumprido, itinerários longos.

E aí o que que você tem de variáveis colaborando com isso? Você tem de um lado esse desejo insaciável de lucro do empresário. Você tem do outro lado uma fragilidade da fiscalização do setor público. Então quando você combina esses dois fatores, realmente o resultado é um serviço ruim, um serviço de péssima qualidade prestado ao usuário e colaborando para sua doença. Porque, dentro da perspectiva de saúde, não é a ausência de doença apenas, mas a saúde é o bem-estar, é o mais completo bem-estar físico, mental, mas também social e econômico do cidadão, o transporte, ele entra como uma ferramenta muito importante, ou para proporcionar o bem-estar, ou para proporcionar a doença.

Esse projeto é de 2014, quando à época o prefeito de Maricá, Washington Quaquá, me convida para elaborar, para a gente inaugurar o projeto do ônibus gratuito; no primeiro momento o convite me surpreendeu. Por quê? Porque eu sou um delegado de polícia. Não sou um engenheiro na área de mobilidade, eu não tenho a expertise. Mas ele colocou para mim: “ô Luiz, a expertise nós vamos buscar através de técnicos, nós vamos buscar através de parceria com as universidades. O que eu percebi e o que eu preciso agora é da sua autoridade enquanto delegado de polícia e a sua coragem e o compromisso com o interesse público”.

A partir daí, aceito esse desafio, começamos a fazer um levantamento do que seriam os nossos obstáculos. Sabemos que tentar mudar a característica de funcionamento de um setor que é um setor poderoso politicamente, que é um setor poderoso economicamente, não iria ser fácil. Depois de fazer o levantamento de número de passageiros que poderia ser transportado, itinerários que iríamos fazer, tamanho do município, rota, essas questões que têm a natureza mais técnica, para desenhar o primeiro modelo, ou seja, como que esta Empresa Pública de Transporte que é uma autarquia, iria funcionar, acho importante destacar para vocês aqui, se a gente conseguir realmente multiplicar essa ideia, são as variáveis que nós não conseguimos prever. Conseguimos então, com isso, privilegiar quem quiser replicar esse modelo, do qual nós colocamos à disposição. O atual prefeito, que é o prefeito Fabiano Horta, colocou à disposição Maricá para ser visitada, para ser apresentada. Nós não conseguimos, em razão, claro, do ineditismo, identificar um fator preponderante que foi o fator humano; já o fator humano dentro da ótica das variáveis de problema, das variáveis de obstáculos que tivemos que superar.

Primeiro: campanha de conscientização. Por incrível que pareça, não adianta se inaugurar um modelo desse de transporte, transporte gratuito e no caso nosso, gratuito e universal; não havia nenhum pré-requisito a ser satisfeito pelo usuário para se utilizar do ônibus. Não precisava ter natureza política, questão de domicílio, ser morador de Maricá, ter título de Maricá, nada. Bastava apenas ele estar dentro do limite geográfico de Maricá. A questão da conscientização é: assim que nós colocamos o projeto em andamento houve, é muito absurdo falar isso, mas houve depredação. Imagine que nós demos transporte gratuito e mesmo assim enfrentamos problemas de depredação. Os usuários, claro, não são todos, mas um determinado número de usuários depredava os ônibus. Um ônibus depredado é um ônibus fora de circulação. Um ônibus fora de circulação, ele vai carregar as implicações naturais: você diminui o atendimento do horário e você sobrecarrega os ônibus que estarão transportando, em substituição, a esse número de usuários, passageiros.

Dois: a falta de consciência no uso. O número chocou a todos nós que à época estávamos à frente da autarquia. Uma cidade em que nosso número de habitantes girava em torno de 150 mil há seis anos atrás, transportava por dia aproximadamente 70, 80 mil. Com esse número excessivo de passageiros, excessivo é claro, que como o projeto era inicial, um projeto piloto, nós começamos com um número que consideramos que iríamos atender a população, num uso consciente, e já como havia duas empresas que prestavam o serviço através de contrato de concessão, nós iríamos suprir esse vácuo. Esse número assim, esse uso, que eu digo assim “não consciente”, ou seja, de só usar o transporte quando precisasse, ele virou, na verdade, recreação. Nós vimos pessoas que utilizavam até para distâncias que nem precisavam, assim como usavam em circunstâncias também que não precisavam.

Então, enfrentando a depredação, enfrentando a falta do uso consciente, fomos depois atingidos, esse mais ou menos previsível, mas não com a intensidade que foi, que era os entraves legais que a administração pública tem que respeitar e superar para poder fazer qualquer tipo de despesa. Em especial nós estamos falando da contratação de motoristas e da manutenção e abastecimento de combustível da frota. Como o órgão público está sujeito ao princípio estrito da legalidade, ou seja, só pode fazer o que a lei permite, e a lei, na sua maioria das vezes, engessa muito o administrador, encontramos dificuldade para um aumento rápido da frota, para uma manutenção em situações emergenciais. Porque preparamos uma estrutura dentro de um atendimento que consideraríamos “médio”. Como tanto o consumo quanto o desgaste dos ônibus, até pela depredação, foi superior ao que esperávamos, para que conseguíssemos compensar através da contratação de mais motoristas, aquisição de mais ônibus e da manutenção, nós esbarramos na questão da legislação.

Desta forma fomos amadurecendo, fomos aprendendo até conseguirmos chegar no modelo hoje. Estamos aí entrando já no nosso sétimo ano desse hoje tranquilo, posso dizer com toda tranquilidade, bem sucedido modelo de transporte. Essa perspectiva que nós tínhamos com relação aos benefícios que o transporte gratuito traria, e dentro da expectativa do nosso dever desse seminário de falarmos, de associar à saúde, nós buscamos o quê: como que nós podemos com o transporte colaborar?

Primeiro: desenvolvimento econômico da cidade. Quando você tem um transporte gratuito, você diminui o custo das empresas, ao que se refere ao encargo do vale transporte. Maricá é uma cidade de 360 km², o mesmo tamanho de Petrópolis. Não tem a questão do relevo, óbvio, mas o mesmo tamanho. Só que de um extremo ao outro do município nós estamos falando de 68 km. Ou seja, essa distância com a ela somado o valor do custo da passagem, que era o outro entrave, e o serviço precário, ou seja, as empresas não colocavam ônibus suficiente para atender isso, o morador de Maricá não conhecia Maricá. Nós conseguimos estimular o turismo interno, com a diminuição de custo do empregador no que se refere à despesa com o empregado. Com a interação do município, ou seja, quem morava num extremo do município pôde andar por todo o município. E isso também facilitou a empregabilidade, quando, exatamente pela desnecessidade desse custo, o empregador, não só o empregador que veio para a cidade, mas o empregador que já estava na cidade, ele pôde empregar os trabalhadores de qualquer outro bairro da cidade, de qualquer outra localização do município que não fosse próxima dele. Entre outras coisas apontadas, realmente o custo da passagem era um custo muito alto.

Além desse aspecto que nós consideramos de colaborar com o desenvolvimento econômico quando você estimula o turismo interno, quando você estimula a empregabilidade, quando você estimula a vinda de outras empresas, muito nos surpreendeu foi, aí sim, o ganho que o transporte gratuito trouxe principalmente para a saúde mental do morador. Quando? Quando através do transporte gratuito, primeiro ele passou a ter a tranquilidade e a certeza que saindo da sua casa, quer seja para trabalhar, para o lazer, ou para o estudo, teria ônibus para ele voltar; segundo: esse retorno deixou de ser limitado ao horário determinado pelas empresas, porque as empresas, elas só trafegavam até às vinte e duas horas e quarenta. Ou seja, aquele que por um motivo qualquer não pudesse retornar para a cidade dentro desse horário não podia mais, só no dia seguinte.

Em razão dessa gratuidade, ou seja, não tendo que arcar mais com o alto custo que era o transporte interno, pôde-se melhorar o lazer. Passou-se a ter mais opções, porque você

poderia sair de casa. Às vezes você tem uma família com três, quatro, cinco membros, como você pensar em lazer tendo que arcar com o custo do transporte? Então ampliou-se o lazer.

E, também de grande importância para a saúde mental, o culto religioso. O culto religioso dentro da perspectiva de que independente da fé professada de cada um, todos os centros religiosos passaram a ter mais movimento, porque também todos poderiam sair de casa para professar sua fé sem custo.

Nós já falamos do desenvolvimento econômico, falamos de uma saúde mental, e na parte da saúde física, que houve um grande ganho, o fato do município poder cumprir as suas agendas médicas, quer seja de natureza preventiva ou curativa, poder cumprir com toda tranquilidade sabendo que não iria ter custo nenhum e teria o ônibus à disposição. E quando esse trabalhador, que nas hipóteses que necessariamente ele tinha que se deslocar e gastava com isso, ele passou a economizar. Então, com isso, aumentou a renda do trabalhador. Os gastos decorrentes de passagem passaram a ser investidos na saúde. Quando sobrou mais dinheiro, falando na linguagem mais popular, vai comprar mais comida, vai comprar mais remédio.

Ou seja, provocamos um impacto no desenvolvimento da cidade, na saúde mental, na saúde física do município, do trabalhador, do passageiro, qualquer que seja a classificação que nós possamos dar para esse. Agora, o mais importante para isso acontecer é a vontade política. Não adianta você ter aquele que tem autoridade para tocar o projeto. Não adianta você ter os recursos, porque muito fala, “ah, Maricá é uma cidade rica”? Sim. Eu não vou entrar nessa discussão porque para entrar nessa discussão você teria que entender o seguinte: Maricá só fez por que é rica? Maricá é a única cidade que tem recursos para isso? Sinceramente não acredito. Não fiz nenhum estudo para julgar a ausência desse tipo de transporte, desse modelo de transporte em outros municípios, mas não acredito que seja. Tudo isso passa pela vontade política. Passa pela vontade daquele agente que foi eleito com a responsabilidade de fazer o bem, provocar o bem-estar, gerar o crescimento em todas as áreas do município.

E aí nós temos que ter é a provocação. Temos que ter a organização, a sociedade civil tem que estar organizada para fazer a cobrança, fornecendo dados, números de usuários, as fontes dos recursos para poder atender. Nós não podemos esquecer que já existe no transporte privado dinheiro público. Porque você tem subsídio de passagem para o idoso, para o aluno da rede pública, para a criança. Com isso, o que se precisa então é, já que tem esses números para serem trabalhados e que esses números sejam abertos para a sociedade; movimento social mostrando isso para pressionar os agentes políticos.

Encaramos batalhas judiciais, fomos processados pelas empresas de ônibus, pelo sindicato das empresas, pela federação das empresas e um a um fomos obtendo sucesso. O que consolidou o transporte foi a coragem. Quando terminou o contrato de concessão o prefeito, hoje o Fabiano Horta não renovou. E aí, com ele não tendo renovado, nós retomamos o controle, retomamos o transporte gratuito em todo o município, que foi suspenso por uma decisão judicial durante um determinado período; ampliamos a frota, entendemos o modelo melhor, que era não de concurso público para quem fosse trabalhar na empresa, que fizemos por um momento, mas da locação, que com isso você tem agilidade tanto na manutenção quanto no abastecimento e na mão de obra. Nesse modelo, hoje Maricá, ela é a única cidade do país com mais de cem mil habitantes com o transporte gratuito.

Obrigado pela oportunidade, e me colocando aqui à disposição, Maricá inclusive, transmitindo isso pelo nosso prefeito, de portas abertas para dividir essa experiência.

Luciano Moreira da Silva

Boa noite a todos, o meu nome é Luciano Moreira, eu sou o atual diretor presidente da CPTrans.

Vamos falar um pouquinho agora sobre os desafios que a gente tem aqui em Petrópolis olhando pelo outro lado. Olhando então mais pela minha posição enquanto solucionador desses problemas.

Em relação à questão de transporte em Petrópolis, realmente a gente entende que o sistema é ruim, o sistema precisa muito melhorar. Mas é importante entender de fato, e aí da minha parte já sendo um pouco mais técnico, quais são os principais desafios que Petrópolis tem, não só pelas características geográficas, mas principalmente por causa do sistema que existe no Brasil de maneira geral durante muitos anos já. É um sistema baseado na tarifa, e essa tarifa, ela é muito cara para quem anda de ônibus e muito pouco para quem mantém o sistema vivo numa cidade como Petrópolis, que não possui nenhum tipo de subsídio constante a ela. Ela não, ele não possui hoje um sistema subsidiado de maneira continuada, ainda que haja um pequeno aporte por parte da prefeitura no momento de pandemia, a gente sequer subsidia os estudantes, os idosos e também as pessoas que possuem gratuidade por terem tratamento de saúde continuado, hoje uma gratuidade dada pelo município, mas que não gera contrapartida para as cinco empresas operantes na cidade.

A gente tem sim deficiência de fiscalização, a gente tem pouca gente para conseguir fazer esse serviço. Hoje a gente conta com três fiscais na ativa para conseguir fiscalizar uma frota

de trezentos e cinquenta veículos, e uma quantidade de linhas expressiva, de duzentos e vinte e três linhas de ônibus. Então é difícil a gente conseguir monitorar todo o sistema de uma maneira presencial. O que a gente usa é tecnologia de GPS integrada em 100% da frota para garantir ali o posicionamento do carro ser de conhecimento do poder público.

A gente também tem a questão da tarifa hoje ser totalmente paga pelo usuário e isso gerar determinadas distorções. A gente tem uma área geográfica realmente grande, até o dobro de Maricá, ela tem quase 800.000 m², 800 km². Para vocês terem ideia, isso é o tamanho de Florianópolis, não é uma área trivial. Se você chega em Araras, você anda vinte e cinco quilômetros para chegar no Vale das Videiras, fronteira com Paty de Alferes. A distância que há ali entre as regiões de distritos são pouco conhecidos por parte da grande maioria dos habitantes do primeiro distrito da cidade. Você do centro da Posse até o Rio Bonito, num dia bom anda quarenta minutos. Aproximadamente essa distância até chegar na fronteira com Areal.

A gente tem aqui desafios imensos e eu queria gastar um pouco da energia e do tempo falando um pouco das soluções que a gente tem para conseguir superar essas dificuldades. E, de fato, o que você pode contar de um bom gestor público, e o meu papel aqui é servi-los adequadamente, é sim humildade, comprometimento, é a integridade, é a transparência, são os valores que a gente busca permear tudo o que a gente faz. E garantir uma vida melhor para as pessoas, isso está intrinsecamente ligado ao tema do debate, saúde pública, qualidade de vida. É isso que a gente quer fazer.

Quando se fala que falta vontade política, diria eu que em Petrópolis não é esse o caso. Porque se eu pudesse apertar um botão agora e resolver o problema, eu certamente o apertaria. É importante que as pessoas entendam que esse desafio é bem grande, eu não tenho melindre nenhum de ser bastante criticado, bastante pressionado, mas no dia em que você encontrar alguém que possa fazer o que eu tenho feito melhor do que eu, eu vou ser o primeiro a sair da cadeira. Vou ser o primeiro e batendo palma. Vou pedir para aprender e trabalhar junto com essa pessoa. E não porque eu seja melhor do que ninguém não, mas porque eu vou estar agradecendo a oportunidade de aprender e ver a minha cidade melhor gerida, é isso que eu quero. Então assim, eu não tenho amor à cadeira nenhuma, pelo contrário: muitas vezes eu não gosto nem um pouco dela, acho quase uma cadeira elétrica. Mas o objetivo maior é melhorar a vida das pessoas.

Então quando você fala em vontade política eu particularmente acho que, por exemplo, comparando a Maricá, eu gostaria muito que a gente conseguisse sim ter determinadas

atuações junto das empresas de maneira mais contundente. Inclusive não teria melindre também em assumir determinadas operações, mas hoje, para a CPTrans aqui, para a Companhia Petropolitana de Trânsito e Transporte, que cuida também do trânsito, e isso inclui fiscalização, sinalização de trânsito, uma série de processos administrativos complexos, como remoção veicular, eu tenho um orçamento de seis milhões de reais. Consultando a LOA de Maricá, eu tenho um orçamento de seiscentos milhões de reais destinado a urbanismo. Isso é cem vezes maior do que o nosso. Para uma cidade que tem um pouco mais da metade dos habitantes da cidade de Petrópolis, então é um desafio enorme você conseguir equacionar isso. Eu preciso que a população entenda que a gente quer fazer. Mas é preciso propor soluções concretas para saber onde a gente pode chegar. Esse é o objetivo maior, não tenha dúvida. Então assim, eu quero ir lá conhecer Maricá, vou tentar aprender o máximo que eu puder com o doutor Luiz Carlos, mas certamente sei que, quando voltar, vou ter que voltar para a minha realidade. Na realidade que para cada cem reais que tem lá, eu tenho um real aqui. E eu tenho que cuidar do dobro das pessoas com esse um real. Então não é trivial. Não é trivial, não é falta de vontade.

Eu acho que é direcionamento orçamentário inadequado feito por muitos anos. Eu acho que a política pública criada pela lei de mobilidade, a 12.587 é uma excelente política pública, na minha opinião. Acho que o desestímulo ao transporte individual é o caminho. Só vejo o transporte público como saída, alternativa para garantir que a gente consiga sim ter uma cidade pujante, uma cidade que está dando dignidade a quem mais precisa. A dignidade para as pessoas que realmente precisam de uma atenção especial por parte do Estado, concordo plenamente com isso. Mas não é uma missão trivial, por mais vontade que eu tenha eu muitas vezes não consigo fazer tudo que eu gostaria. E essa é, é dolorido, parte meu coração, mas é importante eu tratá-los aqui com a franqueza que vocês merecem, e não prometer nada que eu não possa cumprir. Eu acho que ali o valor de transparência, de respeito, significa isso. desrespeitá-los eu iria se eu chegasse aqui e propusesse algo que eu mesmo achasse que não seria possível fazer.

Falamos muito dos problemas, vamos tentar falar um pouco das soluções aqui, do que que a gente pensa em fazer em Petrópolis. A gente tem ali duzentas e vinte e três linhas, como eu falei, e parte delas está dentro da empresa Cascatinha, a gente sabe que é a empresa que mais quebra na cidade hoje, proporcionalmente, então a gente tem aí um movimento para nova licitação da empresa, para que a gente consiga substituir isso da melhor forma possível, inclusive motivada por ações de PCE. Fico muito feliz de estar participando disso, porque acho que é um momento ímpar para a gente melhorar o modelo de transporte, incluindo, por exemplo, gratuidade também para o transporte técnico, profissionalizante, acho fundamental

fazer isso. E buscar saídas de subsidiar o sistema em determinados momentos. Esse subsídio sobre questões de gratuidade para estudante, para idoso, eles precisam ser dados ao sistema para que a nossa tarifa caiba no bolso da população, hoje não cabe. E quem mais perde com isso é o próprio usuário final. Certamente essa economia crescendo por uma tarifa mais barata é um fato. A gente precisa entender esse conceito, entender essa engrenagem, e buscar esse recurso.

É um momento difícil de falar de recurso público quando você vive num momento de pandemia, aqui em Petrópolis a gente tem aí quase 40% do orçamento sendo veiculado à saúde. Então, como é que você tira da saúde para colocar na mobilidade? É um desafio difícil de ser solucionado nesse momento de pandemia. Mas é algo que a cidade precisa lá na frente.

A gente pode utilizar, por exemplo, tecnologias que eu acho que é a questão da bilhetagem eletrônica sair da mão do Estado, por exemplo. Essa é uma ação que a gente tem aqui a pretensão de executar. A gente hoje tem resíduo de passagem ficando na mão do governo do Estado, sendo que não existe necessidade disso, se esse recurso está fazendo tanta falta para a cidade de Petrópolis. A gente tem a necessidade de instalação de painéis, por exemplo, que criam um vínculo direto com o rodoviário, e não necessariamente somente com a empresa. São pequenos painéis que já existem, com “portacão” ou não, que significa ter mais dados do veículo ou não, mas permitem ao motorista receber informação, “olha, você tem um obstáculo à frente, é melhor usar uma outra rota” ou então “olha, anda na velocidade de trinta quilômetros, porque se não o 700...”, que é a principal de Itaipava para o Centro, “... ela vai acabar colando uma na outra”. E se ela colar, o que que acontece? Você pode ter um ônibus programado com saídas a cada dez minutos, mas se eles juntarem você vai ficar com quarenta minutos de gente esperando e todos os ônibus passando juntos, coisa que acontece com frequência em Petrópolis. Você pode ter, por exemplo, informação de um superaquecimento que aconteceu no veículo, e eu receber essa informação, conseguir ligar para empresa e saber se aquele veículo vai ser substituído no local, exatamente naquele horário, se eu vou notificá-lo exatamente só pela quebra ou pela quebra e perda de viagem, porque ele não conseguiu terminar a viagem. E conseguir dar essa informação para o usuário, que hoje fica à berlinda no ponto de ônibus sem receber essa informação. Então instalação de novas tecnologias é fundamental.

Outra coisa que é fundamental é conseguir corrigir determinadas incoerências que existem no marco regulatório do transporte a nível municipal. Algo que a Frente Nacional de Prefeitos tem batalhado para conseguir criar isso de alguma maneira, mostrando que ambos os lados dessa

equação têm alguma razão. Como eu falei, o transporte público, ainda que concedido, possui sim dificuldade. A gente vê quando, por exemplo, a empresa Petro Ita, que é uma empresa que já foi uma boa referência na cidade, hoje vira uma péssima referência e começa a atrasar salário de rodoviário. Não é normal para uma empresa que já está no mercado há mais de dez anos. Isso aconteceu no ano da pandemia. Então quando isso acontece é um sinal amarelo ali, quase vermelho já, gritando para nós: “olha, é preciso medidas drásticas para que a gente consiga manter o sistema operando”.

Então na medida em que a gente vai trazendo mais tecnologia e conseguindo ter esse canal com o rodoviário, a gente melhora bastante o sistema. Quando a gente chega num segundo ponto, que é a revisão de marcos regulatórios, garantindo que a gente tenha ali compensação das falhas, inclusive entre empresas, algo fundamental para uma cidade como Petrópolis, a gente avança também. Eu vou dar um exemplo muito prático de como a tarifa social, igualitária, como se diz em Petrópolis, gera muitas distorções no próprio sistema. Existem linhas em Petrópolis que andam menos de sete quilômetros por viagem. Que inclusive atendem áreas de fragilidade social, como, por exemplo, o Atílio Marotti. Fazer essa pessoa pagar quatro reais e vinte centavos no valor da viagem de menos de sete quilômetros, para ela, é um absurdo. Entretanto para ir até a Posse conseguindo usar um cartão de integração, que nesses casos você paga uma passagem só dentro daquele limite de tempo, pode parecer adequado. Então é importante que assim o seja. Mas se a gente mantiver o Atílio Marotti usando uma linha pagando quatro e vinte para fazer sete quilômetros, você está penalizando, e muito aquela população que também está numa situação de fragilidade social. É importante equacionar isso então, para que a gente também consiga subsidiar e equilibrar essas contas, porque a Petro Ita e a Cascatinha, por exemplo, às vezes recebem uma tarifa alta e uma viagem curtinha. E aí você tem a Turb que faz uma viagem muito maior, mas recebeu o mesmo valor. Não me parece coerente a gente ter um sistema que não remunera as pessoas com base na quilometragem rodada. Então é preciso superar essas dificuldades.

Superando esses dois pontos, outros grandes pontos de melhoria que a gente vai ter é a instalação de câmeras online dentro dos veículos, para que a gente consiga, por exemplo, saber exatamente o que que acontece dentro do veículo. A gente teve problemas gravíssimos na pandemia por superlotação. E depois que a pessoa está dentro do ônibus eu não tenho mais o que fazer. Eu multei a empresa, mas eu resolvi o problema? A pessoa deixou de pegar Covid por causa disso? Não. Então a minha missão não foi cumprida, e aí você tem toda a razão de reclamar. Porque depois que o problema está ali, e está feito, eu não tenho mais nada realmente a fazer. Eu posso buscar notificar essa empresa, e essa empresa, sendo notificada e multada, deveria, que nem sempre acontece, aprender com seus próprios erros

para que ela, para que pela mesma razão aquilo não acontecesse. E aí o que você tem em Petrópolis? Um processo totalmente judicializado que te impede de regulamentar, e regular de fato, o sistema de transporte público.

Esses são os principais desafios, e as soluções que temos aqui, além dessas citadas, a instalação de câmeras, a questão da bilhetagem, inclusive a gente tem ações pensando nos problemas de assédios que existem muito no ônibus, que é um problema gravíssimo, a gente tem ações projetadas para isso. E acho que é fundamental quando você reclama do trabalho das comissões. Que esses conselhos municipais, que as comissões possam atuar cada vez melhor, se integrem cada vez mais nessas ações para que de fato a gente tenha bons resultados a serem apresentados.

Esse projeto, ele tem ali um horizonte de quatro, cinco anos para ser de fato executado. Infelizmente não existe nada que eu vá fazer, que eu possa fazer hoje para resolver o problema de maneira imediata. E eu tenho certeza que você vai falar: “eu não posso esperar esse tempo, ainda mais quando não tenho garantia de sucesso”. Mas posso eu te dizer, por respeito a você e respeito a todos que nos assistem, que não posso prometer trazer solução para um sistema desse de um dia para o outro. A mim me falta muito pouco, só falta eu descer embaixo do ônibus lá e começar a consertar motor. Então, não posso prometer algo que de fato não será cumprido e sei que ninguém cumprirá.

Para finalizar, eu acho que é fundamental a gente perceber também que quanto mais se utiliza o transporte público, melhor ele fica. Acho que uma das grandes saídas é a gente conscientizar as pessoas de que a gente precisa dar um nó nesse círculo vicioso. Conseguir acabar com ele e transformá-lo num círculo virtuoso, onde cada vez mais, e eu não tenho problema nenhum com quem quer ter carro, mas que as pessoas saibam como utilizá-lo e que a gente possa usar o transporte público sim para os nossos movimentos rotineiros. Se a gente tivesse o mesmo número de passageiros em Petrópolis que nós tínhamos em 1997, nós teríamos uma tarifa de 2,10. Hoje a tarifa é 4,20, ela seria metade da tarifa atual. Porque nós tínhamos o dobro das pessoas andando de transporte público como pagantes. Então é importante levar tudo isso em consideração, para que a gente de fato seja objetivo aqui na construção de soluções.

Celio Pereira:

Eu queria iniciar colocando que hoje eu estou aqui participando do Conselho Local do Carangola e tenho trinta anos de experiência no ramo de transporte, no transporte urbano. E eu queria estar colocando também aqui da metragem quadrada: Petrópolis tem 796.000 km².

Uma população aí na casa aí de quase 310.000 moradores. E a gente tem enfrentado problemas seríssimos com relação à mobilidade, porque a grande parte da população, ela vê a mobilidade simplesmente como transporte coletivo. Que nós, no nosso caso aqui, nós só temos esse modal, que é o transporte de ônibus, não não temos outras modalidades de transporte em Petrópolis.

E eu queria estar colocando que, voltando lá atrás, eu vi momentos que eu continuo vendo esses problemas existindo até hoje, que o poder público se coloca de uma forma muito isolada. A responsabilidade do transporte coletivo, é de quem? É do poder público. No nosso caso aqui é da prefeitura. A prefeitura dá essa determinação, essa incumbência através da CPTrans. A CPTrans que tem que gerenciar, fiscalizar, e tudo isso. Só que você não pode ficar, como está acontecendo, como células independentes. CPTrans, acho que está muito longe do poder executivo, por falta da ação do executivo. E o legislativo então nem se fala, que eles tomam decisões que eles não veem como um todo.

E a questão do transporte afeta a cidade de uma forma muito abrangente. Como já falou, essas questões sociais, a questão da saúde, a questão da economia, o transporte que tem que dar esse suporte para o município estar funcionando. Vamos dizer, realmente tem que fazer andar. E a gente não está conseguindo isso por quê? Porque nós estamos com um sistema doente. Essa visão míope, vocês me desculpem, a gente gostaria de ter aqui participantes do legislativo, até mais pessoas do executivo, mas essa visão míope de que você faz toda essa questão da legislação, da execução dos serviços para um raio muito pequeno de cidade. Você pega um diâmetro muito pequeno, melhor dizendo. O legislador, ele se encontra na posição de que ele, em vários segmentos da administração pública, hoje o legislador está funcionando como o executivo, porque ele pega a sua gleba lá de eleitores e ele consegue ter as suas cotas lá para poder direcionar vaga para o filho de um eleitor na creche, na escola, às vezes até um atendimento de um exame na saúde, uma internação, e ele fica vendo isso só para aquele grupo.

Então, se você ver terceiro, quarto, quinto distrito, eu acho que nós temos um problema muito grande da visão dos legisladores para essas regiões, porque fica tudo muito centralizado. E a gente hoje está segregando os usuários que moram na periferia, que moram nesses distritos, porque está cada vez mais difícil deles acessarem o que eles têm direito. Até mesmo para você poder trabalhar, porque hoje uma empresa na hora de contratar, se a pessoa mora muito longe, ele não quer contratar, porque o custo do encargo de vale transporte, a questão também do deslocamento, se o cara vai cumprir os horários, tudo isso está pesando.

Volto a falar do poder público, a gente às vezes reclama, nós tivemos aqui no Carangola uma questão, ficamos oito meses reclamando, uma rua que estava afundando e reclamando com a Secretaria de Obras, não é com ela. Mas o ônibus passa ali, têm momentos que o ônibus deixava de passar, porque tem buraco, porque o carro está parado do lado que a via permite que o ônibus passe, mas aí o pessoal estaciona, aí tu não tem fiscalização para tirar. Então cadê essa junção dos poderes, para poder fazer a coisa funcionar? Fiscalização para impedir que o carro pare? Cadê a Secretaria de Obras para vir consertar, pavimentar para que possa ter esse acesso facilitado, evitar a quebra do veículo também?

Então há muitas atitudes isoladas. E a gente tem que entender, eu vou tentar falar aqui de algumas situações que são previstas no PlanMob, que foi decretado aqui em Petrópolis, acho que é o 721, de 4 de 2019, me parece. Todas as informações que ali constam, se a gente, como está sendo, porque inclusive havia uma previsão de você ter uma reavaliação bienal, para poder ver, porque realmente aquele prazo de dez anos até 2029, as coisas mudam muito rápido. E infelizmente o que a gente vê hoje é que parece que a Setranspetro dita todas as normas e a CPTrans, nem as informações que ela precisa ter, estatísticas, não são geradas por ela. A gente não tem uma auditoria para poder fiscalizar essa numeração, para ver realmente. Ainda é uma incógnita muito grande essa questão da realidade econômica e social do país hoje, com que as empresas estão alegando que não tem demanda. E é estranho, porque a gente vê os ônibus lotados.

E essa forma de transporte setorizado, vou falar aqui da nossa região, às vezes alguns, os microbairros que estão ligados aqui dentro do Carangola, eles estão mal atendidos, por quê? Porque as pessoas estão tendo que se deslocar a pé uns bons pedaços, bons metros, até quilômetros, para poder ter acesso a ônibus e a empresa diz que você não tem demanda dentro daquele microbairro. Mas não tem porque ele se desloca para o eixo principal onde vai passar o próprio ônibus da empresa, então ela não perde. Ela não está perdendo em momento nenhum. Pelo contrário.

E essa questão da redução da frota aí através de medida judicial, cabe uma discussão, porque foi uma redução de 25%, você tem a operação com 75%, aumentaram para 80, o que na realidade, na prática, em muitas localidades foi reduzido em 50%. Porque você não cortou o ônibus ali, “espera aí, vou botar um ônibus e meio para conseguir atingir esses 25%”, você tirou um carro inteiro. E você tem toda essa questão dificultada.

Então a gente vê ferramentas que a gente poderia ter para trabalhar, para melhorar isso, a questão de você falar que a tecnologia está sendo buscada, hoje nós não temos aqui o acesso

a esse Vá de Ônibus, que hoje é fundamental para o usuário, porque tem ônibus que às vezes vai demorar duas horas, você localiza. “Ah, está atrasado”, “está preso no trânsito”, você consegue visualizar. Só que, por exemplo, pelo menos aqui da nossa região, a maioria dos carros da Cascatinha hoje não funciona. Então você está tendo uma ferramenta, você cria uma ferramenta que seria excelente para o usuário e não funciona. Aí isso aí caberia à CPTrans cobrar isso. Você vê de repente, eu até costumo dizer, um absurdo, que eu não concordo com isso, as empresas criaram lá: “ah, vamos fazer itinerário com QR code, para que o passageiro acesse a tecnologia”. Até o cara chegar ali, para acessar o celular, para ver se a internet está funcionando, para ele saber qual é o itinerário, isso não é prático, isso não é funcional. Isso não existe. Aí você vai para o motorista às vezes pedir uma informação, o cara te responde mal. Por quê? Porque está tudo errado.

Então a gente está pensando numa coisa muito macro e está esquecendo das micro, que podem melhorar, e muito, esse nosso dia a dia, agora. Não é para daqui a um mês, não é para daqui a dois meses não, é para agora. E as coisas têm que ser feitas. Que nem eu disse, eu sou oriundo de transporte. Eu lembro que a gente fazia inúmeras, incontáveis vezes que o pessoal que estava lá no plantão no serviço, na hora que os ônibus estavam recolhendo, me ligava: “olha, quebrou o carro aqui, quebrou o carro aqui”. “Espera aí, já não tem o número de carros suficiente aqui para amanhã”. Na mesma hora já ia mobilizar apoio, buscar mecânico em casa, eu pegava meu carro e ia lá buscar, porque eu também como usuário me preocupava, falava “pô, o cara está lá contando cinco horas da manhã que vai ter o ônibus e o ônibus não chegar? Vai chegar no emprego e às vezes o patrão não vai concordar? O cara tem médico, tem que ir cedo para a fila do médico para conseguir o número?”. Então falta comprometimento.

Quantas vezes nós mandamos funcionários nossos com carros nossos para poder ir lá podar galho de árvore que estava impedindo ônibus a passar! Fazer concreto para tapar buraco, locais que a pista não permitia que o ônibus subia porque patinava, você ir lá frisar, concretar, para que o ônibus atendesse! Colocar ônibus para poder atender comunidade que não subia ônibus, aí ia começar o transporte alternativo. Botou-se carro com gratuidade daquele ponto final do ônibus até chegar no final da comunidade, para atender. Então têm essas iniciativas. Então você não tem apoio.

E o que eu queria estar falando que poderia melhorar muito a nossa situação hoje é, volto a falar, os nossos políticos, quem está comandando a nossa cidade, ter uma visão macro, olhar mais para a população como dependente desse serviço que não é nada mais do que obrigatório fazer. Eles não vão estar fazendo favor. E o povo está ficando acomodado. Mas,

desculpa falar, a CPTrans funciona muito mal com essa questão do transporte. Você não consegue ter uma ligação para lá porque o telefone que é disponibilizado para ligar, o 156, não funciona. Quando funciona você não pode, de celular não pode ligar. Quando você consegue falar, até mesmo no número fixo lá da CPTrans, o atendente não pode, “ah não tem como te dar um número de protocolo de uma reclamação”, para você acompanhar, tentar buscar aí uma solução. O atendimento é péssimo, tirando ali talvez uma atendente ou outra, o pessoal que é mais experiente e mais entende do negócio. As pessoas têm uma má vontade, infelizmente, se assenhoraram do cargo que ali estão exercendo e acham que está fazendo um favor em atender, e muito mal atendido.

Então teria que passar, o nosso executivo e legislativo, dar um respaldo, dar condições, dar ferramentas à CPTrans, funcionários, para que funcionem. Hoje se a CPTrans tivesse fiscal dentro dos terminais, lá você iria conseguir fiscalizar os ônibus com muito mais eficiência, que você vai ter uma rotatividade, você fazer uma planilha para estar investigando problemas que poderiam ser evitados para não causar perda de horário. Você vai estar conseguindo coibir o mau comportamento dos funcionários, dos motoristas. Você tem fiscalização de empresa lá que o fiscal é simplesmente para bater papo com o motorista lá dentro do terminal e ainda fazer ele perder hora, porque ele às vezes não sabe informar se um ônibus passou, ele não sabe informar um horário, ele não procura, o motorista some, ele não procura agilizar para que o cara logo chegue e saia dali. Então é uma série de coisas que, não é simplesmente, quando eu ligo lá para a CPTrans às vezes o cara: “ah, nós vamos fazer o possível”. Tudo que a gente falar que é o possível é muito pouco. A gente tem que falar: “vou tentar fazer o meu melhor, vou fazer o meu melhor com o que eu tenho hoje. Enquanto não for me dado condições de melhor executar minha função”. Então isso que tem que ser pensado, você tem que pensar, se colocar no lugar do outro, e lá dentro da CPTrans infelizmente não estão fazendo isso. E você pode ter certeza que boa parte do problema vem daí. Desse mal atendimento.

Porque as empresas estão sendo mal gerenciadas, porque antigamente você tinha fiscalização mensal da CPTrans dentro das empresas. Eram relatórios enormes, uma lâmpada de farol queimada, que às vezes não vai comprometer tanto, mas o carro tinha, tem prazo de um dia para você trocar, porque se não vai ser multado. Se o pneu está liso, se o carro está amassado, se o carro está sujo, se o carro está com vazamento de óleo, tudo era verificado, eles entravam debaixo do carro para olhar.

Então você precisa de gente, então o poder público tem que dar essa gente para poder cobrar. Porque está entrando essa acomodação da população, de aceitar o que está sendo imposta

de garganta abaixo, essa acomodação também está tendo dentro das empresas. “Ah, não vou me preocupar”, “ah, não, nós não temos ônibus para botar”. Como não tem ônibus para botar? Essa questão agora, que teve essa redução de frota, o que que tinha que ter sido feito na empresa: “poxa, vou pegar essa frota aqui, se eu tirei dez ônibus que vão deixar de rodar, eu vou parar cada ônibus desse cinco dias, dar um pente-fino. Tá, vamos fazendo um rodízio. Vamos fazendo um pente-fino para deixar o carro em dia.” E aquele carro que foi revisado e começou a rodar, ter um plano de manutenção que a gente tem, que a própria fábrica indica. Se é um piso rodoviário, se é um piso misto, ou se você tem um trabalho forçado, que é a nossa condição da nossa topografia, exige muito dos carros.

A questão das empresas escolherem às vezes veículos errados para o serviço. A gente tem um grande problema: as vias difíceis, nossas comunidades, em muitas delas começou-se ter construções, se fez uma ruazinha ali, daqui a pouco já tem energia, pavimentou mais ou menos, nem às vezes saneamento tem, virou um bairro, ali já é obrigado a ter ônibus. Não foi nada planejado. Então você tem que buscar soluções. Tem locais que o micro-ônibus não consegue subir porque a potência do motor não tem como, fica fraco. E você não pode subir com o carro grande porque não cabe, você tem que vir para o carro intermediário, que tem que ser feito sob tamanho. Mas aí não adianta fazer um carro sob tamanho se você não tem uma estrutura de chassi, de eixo diferencial adequada para aguentar esse, quebra-mola, buraco. Aí os caras querem comprar, “espera aí, vou comprar o carro que é um pouquinho mais barato”, mas com o eixo dianteiro que é muito fraco que vira e mexe aí é carro quebrando manga de eixo, quebrando eixo, com risco de causar acidentes terríveis, porque precisava de um eixo mais reforçado. Ah, carro porque o morro aqui, a curva não tem angulação boa, o carro fica com a tração levantada, quebra o diferencial, tinha que ser com o diferencial reforçado. Então a gente tem uma gama de problemas que têm que ser debatidos.

E essa questão que deixou de ser feita também: o treinamento do motorista, o treinamento que é tão fundamental para que ele conheça o equipamento. Que muitas das vezes o cara tá ali, “ô cara, tá tocando aí o alarme da temperatura do motor, tem que parar para verificar”, o cara não sabe. Ele acha que dirigir é só trocar a marcha, andar para frente, manobrar, frear, ele não sabe o que que está fazendo. Então, o treinamento para lidar com o usuário. A pessoa chegar no ponto do ônibus ali na Praça Dom Pedro, perguntar ao motorista, um ônibus colado na traseira do outro, “ah, motorista, esse é o carro linha tal?”, “É, tu não sabe ler não, não viu no letreiro?”. Tá, realmente, a pessoa teria, é isso, mas “ah, senhor, é sim”. Então são pequenas coisas que vão só saturando, saturando.

E o motorista que hoje com essa questão do horário estar tão descontrolado, ele chega no ponto, toda viagem ele quer tirar quinze, vinte minutos de ponto, não tem como! O ônibus que sai daqui para São Paulo faz uma parada de vinte minutos só e vai embora. É motorista, o cara está tocando com uma condição também igual. Então muito problema que a gente pode reduzir.

A questão do treinamento para que, hoje você tem um dos principais custos da empresa: diesel. A má operação, o que se perde de economia de diesel com o mal uso é muito grande. A empresa que fazia a questão de privilegiar o motorista por ele trabalhar direito, “ah, nós vamos te dar um percentual do que economizar de diesel no carro durante o mês”, aí o cara chegava no final do mês, a dupla de motoristas, cada um saía com cem reais no bolso, pô, já vai ajudar na feira, já vai ajudar o cara em alguma coisa, porque a empresa ganhou também. Então ele também ganhou, então ele se preocupava em trabalhar de acordo, direitinho, bonitinho. E então com a economia do diesel você traz a economia dos outros agregados do veículo. A empresa não está vendo isso. Hoje a preocupação é: “vai lá e faz o horário. Quebrou? Conserta aquilo que quebrou e vai rodar.” “Ah, mas o carro já está com esse problema” continua com esse problema.

Então o que eu queria colocar é pedir que a gente consiga levar essas demandas, essas soluções que a gente precisa ter hoje de volta do transporte com 100%, a questão de melhorar a CPTrans para atendimento do público, essa questão das empresas se integrarem mais com o sistema, e, principalmente, o poder público está seguindo muito só o que ele recebe, ele não está buscando aferir se esses números são verdadeiros, se essa realidade é verdadeira. Porque a gente está deixando a população realmente numa situação muito complicada e a gente está tentando melhorar. A gente quer melhorar como cidade, quer melhorar como cidadão e não consegue por quê? Porque a gente não tem um transporte digno.

DEBATE

- Há uma pergunta se essa questão do contrato seria uma boa ferramenta se ele estivesse acessível à população. A população entender esse contrato, ver como é que ele funciona, se isso seria uma ferramenta interessante, tanto para produzir contratos mais eficientes como para reivindicar os direitos que estão ali, deveriam ser garantidos pelo contrato.
- Uma fala sobre a centralidade urbana municipal e como isso gera um desafio.
- Pergunta quantos usuários da gratuidade utilizam o sistema e quem custeia esse benefício; se há fontes de recurso para isso. E as gratuidades custeadas trariam a

tarifa a que preço? Sobre outros municípios, quanto contribuem para a formação da tarifa, seja por subsídio ou por custeio de gratuidade.

- O modelo tarifário existente é superavitário ou deficitário?
- Se o ex-presidente da EPT poderia explicar o que foi feito dos ônibus comprados com dinheiro público e fala um pouco sobre o sucateamento desses ônibus, por que que eles foram sucateados
- Por que que a gratuidade não pode ser para a partir de sessenta anos.

Luciano Moreira da Silva: Falando sobre contratos no site, a gente vai tomar providências em relação a isso. Eu acho que é algo simples de ser resolvido, e a gente vai pegar os contratos que a gente tem com as prestadoras de serviço e as principais regulações e vai colocar no site da CPTrans. Eu acho que isso dá ainda mais transparência para o processo, não vejo nenhuma dificuldade, assunto bastante resolvido na minha opinião. Em breve vai estar atendida essa demanda.

Sobre o modelo tarifário, o modelo tarifário que a gente aplica em Petrópolis hoje é um modelo, é baseado no GEIPOT, muito similar ao GEIPOT, que findou em 1996, foi criado lá em 84. E ele precisa de uma revisão, de fato, mais robusta, para conseguir lidar com as questões de gratuidade de maneira transparente. Não só em relação a isso, mas em relação a como a empresa lida com o sistema. É importante a gente conseguir perceber que a gente não pode deixar o empresariado às vezes olhar para o ônibus e entender que aquilo ali é um porquinho e o usuário é uma moedinha caindo. Essa visão tem que parar, e isso a gente ainda vê realmente. Então quando se fala que as empresas são mal geridas eu não posso dizer que todas as empresas são iguais. Não, não são, existem empresas melhores do que outras, mas a gente vê muitas falhas básicas acontecendo.

Queria também dizer que a questão da transparência nos dados, ela está intrinsecamente ligada à questão da bilhetagem. Quando eu falo de bilhetagem eu não estou falando de contar somente as roletadas, eu estou falando de um equipamento que permite o controle da quantidade de usuários, o posicionamento georreferenciado do veículo, existe ali todo um conjunto estrutural para a gente conseguir ter um sistema que seja operado, com a gestão da frota, seja de fato organizada com base nos dados públicos. E isso vai fazer com que a gente faça você saber, por exemplo, quantas pessoas andaram nas seis linhas do bairro do Carangola naquele dia. Isso eu acho que é fundamental para que as pessoas tenham ciência, de fato, sobre os dados e usuários aí do transporte público.

O sistema hoje é deficitário, na sua grande maioria dos meses durante a pandemia, e antes disso ele ficava ali muito no zero a zero. Não existe nenhum tipo de subsídio firmado com as empresas de ônibus na cidade de Petrópolis até o momento, ainda que tenha havido um pequeno aporte por causa da pandemia, a gente está buscando viabilizar alguma forma de subsidiar a gratuidade. Gratuidade essa primeiramente dos estudantes. Mas eu acho que projetos como, por exemplo, um vale que seja direcionado às pessoas que estão buscando uma nova oportunidade de emprego seja um projeto interessante para a gente buscar atender àquelas pessoas que estão numa situação de vulnerabilidade social maior.

Não vou aqui me estender sobre o modelo tarifário, queria fazer o caminho contrário: convidar essas pessoas que tem mais perguntas a vir aqui na CPTrans. Que as pessoas possam vir aqui, sugerir, tomar um café com a gente, participar do processo, sempre muito aberto, muito receptivo nesse sentido. Não garanto que todos o sejam, nós temos problemas em muitas circunstâncias, mas eu em particular posso garantir isso por mim. Então vindo aqui conversar, apresentar sugestões e tirar dúvidas, vou atendê-los da melhor forma possível.

Luiz Carlos dos Santos: Com relação ao questionamento sobre sucateamento da frota, vou deixar destacado o seguinte: não houve um sucateamento da frota, houve uma depredação. E essa frota, ela foi recuperada. Como nós estávamos realmente no começo da operação, passamos a identificar a dificuldade da manutenção da frota. Sendo essa frota própria do município, nós esbarramos em todas as limitações que a lei impõe. A partir do segundo momento em que nós retomamos o transporte em todo o município, o modelo escolhido pela atual gestão foi o da locação. Ou seja: nós temos aquela frota mínima inicial, que corresponde mais ou menos a 20% do total da frota, e 80% foi locada. Fizemos uma licitação, na licitação foi contratada uma empresa que fornece o ônibus, a sua manutenção, o abastecimento e o condutor. Dessa forma não há sucateamento, já que a frota não é própria, esses 80%. E toda a manutenção é de responsabilidade dessa empresa terceirizada. O usuário sai ganhando com isso, porque se houver qualquer tipo de problema a responsabilidade é da empresa fazer a substituição, e nós fazemos o controle, fazemos a fiscalização desse contrato de prestação de serviços.

Quero aqui parabenizar especialmente o Luciano, percebi uma responsabilidade, um compromisso, e entendo as dificuldades que ele passa. E exatamente por causa dessas dificuldades que ele passa que Maricá, em razão do privilégio da sua condição financeira, optou por um outro modelo.

E, para encerrar, apenas quero destacar que foi mencionado a questão da vontade política que eu coloquei como fundamental, a vontade política aí não como suficiente para implantar um modelo de tarifa gratuita como foi Maricá. Mas a vontade política, que eu já observei que está ocorrendo em Petrópolis, a vontade política é para romper um ciclo vicioso que tem hoje e estabelecer um ciclo virtuoso, aí respeitado as características de cada região.

Celio Pereira: Então, acaba sendo o Luciano o nosso alvo aí, que é o representante do poder público que a gente tem. E volto a reiterar que até no momento que a gente teve uma paralização feita pelos moradores aqui no Carangola ele que esteve aqui, conversou com vários representantes aqui de uma forma bem amigável e sempre se colocando a serviço, tentando nos atender bem. Então eu ficaria muito feliz e tenho certeza que funcionaria muito melhor se tivesse uma meia dúzia de Lucianos lá dentro da CPTrans. Mas não é bem assim que funciona.

Então, o que eu queria é ver essa questão, que nem o Vá de Ônibus que em função dessa questão de o trânsito estar tão complicada. E a gente, principalmente depois das 16:30, na nossa região aqui a gente não tem mais horário de ônibus. Tem hora que o ônibus é para ser de hora e vinte em hora e vinte e acaba sendo quase de duas horas. E também se você tem como obrigar as empresas a terem esse Vá de Ônibus, porque eu não consegui entender ainda por quê, que se ele tem o GPS, por que que o Vá de Ônibus não funciona. E também a gente ver se a gente vai ter que procurar através da CPTrans, fazer talvez um documento para que seja levado ao legislativo essa questão de dar maiores condições, com mão de obra para a CPTrans conseguir efetuar um trabalho mais próximo da necessidade do município. E também queria colocar que nós temos que fazer essa mobilização da população, e fazer ver e levar até o poder público, que acho que nós não temos outro caminho para as questões do transporte aqui em Petrópolis.

E isso não é só em Petrópolis, no país todo. A gente já tem em Vitória empresas sendo subsidiadas com óleo diesel para poder conseguir atender; no Rio Grande do Sul, também cidades que estão fornecendo passagem gratuita para a população de menor renda, e o que que Petrópolis tem para oferecer? Buscar dentro do orçamento do município uma forma de subsidiar alguma coisa para que a gente tenha um custo menor e um serviço mais eficaz.

Então seriam as minhas colocações para a gente tentar mobilizar de uma forma melhor, a gente ter essa transparência que, infelizmente, volto a frisar, CPTrans precisa ser representante da voz do povo, ela não pode ser representante do interesse de um pequeno grupo. E mesma coisa também vai para ver se a gente consegue chegar lá aos nossos

vereadores, que ele não pode ser simplesmente legislador para os mil e quinhentos, dois mil eleitores dele, ele tem que pensar nesses quase trezentos e dez mil habitantes que temos na cidade, que é compromisso de cada um.

Claudia Renata Ramos: Celio falou muito bem, principalmente quando fala da gestão pública, dos nossos representantes. Até porque existe uma comissão feita para isso, para falar de mobilidade e transporte, e a gente não está vendo a prestação de contas, a gente não está vendo nada acontecer. A minha fala vai representando as quase 300.000 pessoas que moram em Petrópolis. E, vamos dizer assim, vamos dizer que mais da metade utilize o transporte público, que é o ônibus no nosso município, principalmente as pessoas que utilizam para trabalhar. Que é inadmissível, a gente sabe de todo o problema financeiro. Mas a gente vive escutando que Petrópolis é cidade imperial, que é muito turista, é dinheiro que entra, e não sei o quê, então tem alguma coisa de errado, alguma fala aí não está batendo.

A gente sabe sim que existem esses problemas, a gente está vendo que a cidade cresceu muito. A gente está vendo isso tudo. Só que o povo está ficando esquecido, principalmente dos distritos. A cidade é turística só para o Centro da cidade. É uma população pequena, tá, “ah, os bairros que ficam próximos do Centro estão pagando uma tarifa cara”, então tem que ter um estudo para essas pessoas pagarem uma tarifa menor.

A CPTrans tem que falar sim pelo povo, não por uma minoria. A Setranspetro tem que ficar no lugar dela. Hoje em dia a gente sabe que a Setranspetro tem muito mais poder até do que a CPTrans, porque a gente está cansada de ir em reunião. Estamos há muitos anos e os problemas continuam os mesmos, quase. E depois da intervenção, uma coisa que a gente achou que iria melhorar, que era o transporte, porque duas empresas, as maiores empresas saíram e entraram duas novas empresas, ao invés de melhorar piorou a situação dos usuários.

É inadmissível eu ter que pegar um executivo do Posse x Gaby, pagar 8,60, eu acho, 8,95, uma coisa assim, e eu pagar seis e pouco num Areal até o Centro da cidade. É inadmissível eu pagar 8,40, se não me engano, num Progresso São José do Vale do Rio Preto até o Centro da cidade. Entre eu pagar o executivo Posse x Gaby, eu pego aqui um São José, que para na porta da minha casa, e eu vou ao Centro da cidade. É inadmissível a população, principalmente do terceiro e quarto distrito, estar ficando doente psicologicamente, espiritualmente, porque não se tem como se locomover, para quem mora para os distritos.

Então, está faltando um olhar mais humano. Infelizmente a transparência está faltando. É um problema que está aí há dez anos. Dez anos de intervenção e os problemas só pioraram. Então eu acho que falta sim uma boa vontade política, sim. Porque infelizmente quem tem o poder da caneta são as pessoas que sentaram lá na cadeirinha.

Cabe ao povo agora se reunir, porque a gente está vendo que as coisas estão acontecendo através do MP. Quer dizer: sinal que tem alguma coisa de errado. Muitas coisas estão acontecendo no transporte por causa de MP. Então, se a gente precisa de MP para intervir é porque não está nada bem. É praticamente uma obrigação que eles estão cumprindo.

Celio Pereira: Eu ia perguntar ao Luciano quando que vai se reunir as comunidades que são atendidas pela Cascatinha para debater como vai ser essa licitação, como vai ser os requisitos aí pedidos para que quem está pleiteando possa ocupar o transporte nessa região, com a participação popular, porque sempre é feita de uma forma unilateral, não é?

Luís Madeira: Eu queria só pontuar três questões muito rápidas.

A primeira delas é que sempre vale a pena o debate, principalmente um debate com os atores que estão aqui, com a qualidade que aconteceu, enfim, aberto e com muita informação importante. Os avanços acontecem muitas vezes por soluções, e não com a velocidade esperada. Mas enfim, eu acho que é com muita organização social e luta política, que a gente consegue avançar nesse processo. E eu percebo que o debate acabou concentrado, pela quantidade de problemas, em muitas questões emergenciais, do cotidiano.

E eu queria chamar atenção de que na organização social, na luta política em relação à mobilidade urbana, tem um conjunto de questões que foram mencionadas, na minha apresentação, por exemplo, mas em outras também, que se referem às soluções. Mas que são as pequenas soluções que têm um efeito imediato. E essas soluções de curto prazo são muito importantes e não precisam ser fragmentadas. Elas podem ser soluções de curto prazo que estão integradas em soluções de médio e longo prazo. Elas podem estar integradas numa percepção mais global do sistema.

Dou o exemplo das soluções de microacessibilidade nas comunidades. Muitas vezes você tem até um sistema que funciona mais ou menos no ponto de vista do transporte, mas a acessibilidade do ponto de ônibus à casa é horrível. E isso é super importante. Isso tem a ver com acessibilidade universal e às questões relacionadas à caminhabilidade.

A gente focou muito no sistema de ônibus, que é fundamental, claro, pelas distâncias de Petrópolis, mas têm muitas outras coisas também que precisam estar mapeadas na demanda e que muitas vezes as soluções não se dão pela CPTrans ou pela secretaria de transporte, ela pode se dar pela Secretaria de Obras, ela pode se dar sobre uma ação com base na intersectorialidade e na integração entre secretarias. É uma visão não fragmentária da cidade. E que tem impacto na mobilidade e que, portanto, também tem impacto na qualidade de vida e na saúde das pessoas. E nesse sentido, olhando para o que é macro, o que é meso, o que é micro e, ao mesmo tempo, aquilo que pode se dar em dimensões diferentes do tempo, a gente consegue organizar as prioridades. E a ação política.

Felix Rosenberg: Aqui surgiram muitas proposições. Algumas proposições imediatas, de muito fácil implementação, outras que são de médio e longo prazo.

A imediata que eu gostaria de mencionar é a transparência dos contratos e a criação de um controle social dos contratos. Essa é uma coisa imediata. Poder ter um grupo comunitário que possa controlar socialmente a aplicação, execução dos contratos. Não esquecer que, em Maricá, realmente toda a proposta de encampar o serviço público surgiu do não cumprimento dos contratos estabelecidos. Essa é a primeira questão, imediata.

A outra, diria, apareceu no chat uma frase que resume tudo o que eu ia dizer depois. Que é: “o transporte público é serviço para público e não mercadoria para dar lucro para as empresas”. É uma licitação que se faz para prestar um serviço que evidentemente deve ter uma remuneração adequada pela prestação do serviço, mas não é uma loja. O Luciano em algum momento falou, a empresa não pode estar calculando se cada ônibus dá lucro ou não dá lucro, porque, se assim for, as populações mais distantes, as que têm menos frequência serão castigadas. E isso é impossível, porque o transporte é público. Não é número de passageiros que dê lucratividade a cada ônibus. É pagar pelo custo do serviço, e não o povo gerar lucro para quem compra ônibus e leva passageiros. Porque se assim fosse nem precisávamos de empresas de ônibus: faz como em algumas cidades, completamente sem regular, cada um bota um transporte, em muitos países eu vi isso, na África em particular, cada um compra seu ônibus, sua van, seu transporte e faz o transporte, para ele lucrar com o serviço que ele individualmente dá.

Então eu queria inclusive questionar os subsídios, as gratuidades. Porque as gratuidades deviam ser em cima da capacidade da população e da necessidade da população de se transladar. E para isso queria então sugerir a médio e longo prazo o estudo territorial, para que a gente possa junto determinar realmente quais são os territórios que precisam

gratuidade, as populações que precisam gratuidade e subsídio. Quais são realmente, onde que o serviço público tem que ser um serviço que eventualmente não dará lucro, mas, insisto, pagará o serviço prestado. Esse argumento de que as empresas vão à falência tem que ser transparente, elas vão à falência porque seguramente não rendem o lucro, a ganância, o ganho que elas esperavam ganhar. E quando elas comparam a aplicação do dinheiro que tem no ônibus com a aplicação na bolsa, ou em outro investimento, resolvem que é mais lucrativo para a empresa investir em outro negócio que dá mais lucro do que este. Então essa questão eu acho que é a questão de fundo, a questão de longo prazo.

Eu queria sugerir, Luís, e te comprometer já publicamente junto com a Claudia, o Celio e os outros companheiros que aqui estão a criar realmente um grupo, em primeiro lugar fazermos um resumo do que aqui foi colocado, que eu acho que foi sumamente rico; fazer um documento e discutirmos, apresentarmos para todos que aqui participaram, à consideração de todos; para encaminharmos esse documento às autoridades da prefeitura, CPTrans, com as colocações que aqui foram, inclusive separando as que foram propostas imediatas, de curto prazo, fáceis de implementar, e as outras que são de mais longo prazo. E quem sabe ter uma participação, e encaminhar esse mesmo documento à Comissão do legislativo que está analisando justamente a questão do transporte. Termos uma voz mais ativa na Comissão Legislativa e termos uma participação mais ativa na busca de soluções. Sem estarmos considerando “coitada a empresa que vai perder lucratividade”. Nós temos que colocar quais são as demandas, necessidades do serviço público e discutir juntos formas de que essa necessidade seja resolvida.

Boa noite a todos.

[Link para o Seminário Virtual “Transporte Público e Saúde: Desafios e perspectivas em Petrópolis?”](#)