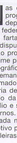
O MELHOR PROJETO DO MUNDO

(ou Como se alterou o projeto mais elaborado da História da Cidade do Rio de Janeiro).



Engenheiro Eletricista (1971), com extensão em Engenharia de Avaliações e Perícias Judiciais. Diretor do Sindicato dos Engenheiros do Rio de Janeiro – SENGE-RJ. Integrou o quadro técnico da Rio Trilhos (antigo Metrô) na área da Logística e fiscalização, tendo sido Diretor de Operação (1998). Conselheiro do Clube de Engenharia, e Ex-Chefe da Divisão Técnica de Transportes e Logística. Ex-Coordenador do Conselho Editorial do CREA-RJ. Fundador e Ex-Coordenador do Forum de Mobilidade Urbana da RMRJ. Sócio do SEAERJ desde 26/08/1992, integrou várias Diretorias e o Conselho Editorial.

Apoio ao texto:
Maurício Pinto Teixeira Consultor de Recursos Humanos (RH) em Transporte.

PERFIL | Alcebiades Fonseca

Nas décadas de1950 e 1960, o principal programa cultural e de lazer do carioca, depois da praia, era ir ao cinema, e a capital federal era também a capital do carioca. Para, fartamente provida de salas de projeção que disponibiliza o público avida das cenas fantasiosamente proporcionado pela 7ª arte. Mas antes do filme proprriamente, havia aquele jornal cinematográfico, com as notícias mais importantes da semana, impressionível para se ficar "bem informado", e, não raro, os filmagens sem a autoria de Jean Manzon, um imigrante francês fugido da 2ª Guerra, que caiu nas graças de Getúlio e se tornou fotógrafo "oficial" de vários governos. Muitas vezes o documentário era formada naquelas 10 minutos que antecediam o inteiro processo da saída de casa das familias brasileiras dos grandes centros urbanos.

Numa dessas apresentações cuidadosamente elaboradas por esse grande cineasta do colódio no, nos anos "JK", o clarisimo de novos tempos para as "metrópoles brasileiras" prodigava os prodigios urbanos que estavam a caminho, pelas mãos da cooperação técnica e especializada, devidamente numerada pelo erário público, com objetivo de desenvolver projetos de transporte de massa sobre trilhos. Carlos Lacerda foi um carioca com intenso intercâmbio com consultorias americanas e francesas, o prefeito de São Paulo acabou inaugurado antes, porém sem muitos itens de modernificação construtiva e operacional que o do Rio teria.

A Cia. do Metropolitano do Rio de Janeiro acabou tendo configuração societária que incluiu "sócios estaduais governamentais". União, estado e município, nessa ordem de grandeza das cotas. Os cariocas conviveram com buracos enormes e canteiros de obra especialmente na Cidade, e também uma década, pelo menos. Até que, em 1979, inaugurou-se pequena trechinho que se ia, "ponta-a-brancos" e depois a operação comercial gratuita, a partir da inauguração do pequeno trecho, que se nova era na Cidade, com novos parâmetros de transporte coletivo urbano, mais confortável e mais confortável (o metrô do Rio era o primeiro transporte coletivo urbano com ar condicionado).

A política mutável e sujeita às convenientes partidárias correqueiro a dar seus claros sinais de retaguarda para se intensificação do que pode ciar a redemocratização, e o ônus da recomposição liberdades e direitos, e o fim das verbas federais e a criação das novas disposições institucionais, de endividamento e ônus, o Estado do Rio, ainda se recuperando do processo de fusão com o Estado da Guanabara, agora arcava sozinho com os custos operacionais de manutenção e de expansão do sistema (exceção de um empréstimo para se aderir ao projeto de estabilização macroeconômica implantado na década de 1990 pelo governo que se sucedeu ao primeiro eleito pelo voto direto, após o regime).

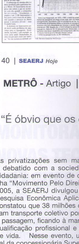
Em 5 de abril de 1998, portanto há pouco mais de 16 anos, a agenda neoliberal já sendo revista na Europa, seu berço, era aplicada fervorosamente e na sua máxima plenitude sobre empresas estatuais e desempregava 1.200 trabalhadores metroviários em meia idade, não sem protéger, antes, as contas do governo, com a reforma da previdência oficial, já um um grande contingente dessas empresas tinha direito a aposentadoria especial. Só assim seria possível transformar em lucro para parceiros privados

"Era uma categoria profissional altamente politizada".

as receitas que o Estado obtinha com transporte coletivo e outros serviços básicos, como a prerogativa constitucional para com o cidadão.

Era um verdadeiro "programa de transferência de renda", com mais de 6 mil funcionários da Estado, celetistas, demitidos em menos de dois anos, e segundo relatório do Tribunal de Contas Estadual (TCE), gerando, só nos leilões, 8 bilhões de reais (quando o dólar valia menos do hum real e vinte centavos, o que corresponde-ria, hoje, ao dobro daquele valor). No mesmo relatório, o TCE constatava que nunca antes o Estado havia criado tantas autarquias /órgãos estatais, certamente para pulverizar os serviços eliminados. Aparelhamento político?

Naquele primeiro dia de operação comercial privada, o metrô do Rio cumpria com os mesmos índices de oferta e qualidade de atendimento do dia anterior, e para aos "velhos" operadores, mas seus usuários; agora chamados de clientes, pelos novos gestores financeiros, demonstravam aos poral notar as profundas e sutis diferenças. Apesar dos 1.200 funcionários demitidos naquele nesmo dia, outros 533 haviam sido "aposentados" a empresa privatizada, para transferir


Jornal Antigo do Rio de Janeiro
A.A.R.J. Cidade A.A.R.J.
Facebook.com/JornaisRio
Metrô pode entrar em colapso em 98
Os Governos à Beirada Fiscalizam
Evolução do Sistema de Transportes

não só a cultura explícita tão específica daquela força trabalhadora do metrô carioca e do trabalho do País, mas também a cultura tácita, aquela à qual os gestores de Recursos Humanos (RH) atribuem o maior valor de patrimônio intangível (conhecimento). Ao se demitir, os mais maduros dos consultores financeiros que treinaram os primeiros operadores do metrô carioca e de todo o pessoal operativo, e que não se consegue transmitir plenamente nos manuais, como, por exemplo, os sutis códigos de linguagem peculiares à comunicação interna dos funcionários, não a de hierarquia e de chefia, mas, ao dia a dia, e garantem a segurança da atividade-fim nos processos de interface entre os departamentos da empresa.

Estava selado o infeliz destino daquela outrora estratégica ferramenta de interação do serviço público: uma fatia com os restantes mil e quinhentos e oitenta funcionários ficaria para o mercado de massa falida, progressivamente sendo desqualificada e substituída nos tribunais de arbitragem sem sempre conciliatória Justiça Trabalhista, isolada da outra fatia que preservou o bilinóbio patrimônio/pessoal, de instalações, equipamentos e tecnologia. Outra providência muito oportuna para "enxugar" a categoria e reduzir seu poder de negociação.

Poder-se-ia fazer um questionamento: o metrô gerava seu lucro, não gerava seu lucro, após 19 anos? Isso depende de quem ria assumir o sistema: se os governos que os privatizadores planejavam renovar todo o quadro – ou quase tudo – da história de cada empresa estatal, para reduzir drasticamente custos fixos, isso faz sentido. E, uma categoria profissional altamente politizada e com forte movimento sindical, portando com muitos ganhos de benefícios trabalhistas arevados aos salários. Se ainda pensarmos que se adotaria política de gestão corporativa em que se diminui a importância da formação técnica interna para tornar as funções técnico-operacionais acessíveis a grande massa do mercado de trabalho, isso significa que se adotaria a política refeata, porém comum, do turn-over. Isso também refeia um "incômodo" convivio sindical nas relações laborais e a directa pressão dos patrões para que não haja adesões sindicais dos novos funcionários de tarna a sentença de morte letra do sindicalismo laboral.

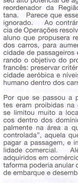
"É óbvio que os objetivos sociais do transporte foram ignorados".

As privatizações sem marco regulatório claro e debatido com a sociedade comprometiam a cidadania: em evento de divulgação da campanha "Movimento Pelo Direito ao Transporte", em 2005, a SEAERJ divulgou dados do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) em que demonstrava que 38 milhões de brasileiros não usam transporte coletivo por falta de dinheiro para a passagem, ficando à margem de programas de qualificação profissional e consequentemente mais de vida. Nesse evento, uma diretora institucional da concessionária SuperVia, ex-funcionária da Flumitrens e depois contratada pela concessionária Metrô/Rio, reputava a falta de subsídio do Governo federal na energia elétrica a razão para as altas tarifas (até hoje mencionam isso). Mas, nos anos, pelo menos, não vemos mudança de panorama político, além do fortalecimento do oligopólio rodoviário, a quem interessa toda essa situação de inércia e blindagem.

O chamado processo de modelagem estrutural para torna a Companhia atraente para privatiza-ção – ou concessão – não dispensou as técnicas de dinâmica empresarial de gestão de pessoal, muito em voga na década de 1990. Curioso é que, no caso do metrô do Rio, o presidente da Companhia que patrocinou esse processo era o mesmo protagonista de então retumbante sucesso do que marcou as eleições para governador em 1982, e ficou conhecido como o "Caso da Pró-Consult". Na sua concepção sociológica, as dinâmicas psicológicas e os jogos corporativos de cunho motivador deveriam ser aplicados a todos empregados, até o quarto escalão, se possível; verba haviu para estadas em hotéis na Zona Sul da Cidade e até jornadas de fim de semana em pousadas em pleno interior do Mesmo Estado (Petrópolis). A tal da "reengenharia" pregava novos motivos para ser pessoal operativo e contingente corporativo de mais de 4 mil funcionários abrigados na Cia. do Metropolitano do Rio, sob ônus, também já estava solucionada com permuta de obrigações feita entre Governo federal e estadual, no ano de 1990. Resumindo, essa enredo parecia um "samba-enredo-choque" para os consultores sociais, no "refrão" eles se tornam gestores que "incham" os empregados para cada fatia o "intervenção" do Estado na economia, e passam a vender ativos públicos e a enxugar quadros funcionais. Ao mesmo tempo que o Rio Janeiro se torna a unidade da Federação com as maiores taxas de desemprego e de subemprego. Antes de votar o "impeachment" do Presidente da República, os parlamentares fluminenses em Brasília agradeceram o perdão da enorme dívida do metrô carioca; em seguida, o Governo Federal cotara, em 1993, Projeto de Lei que tornava todos os serviços de metrô "edificativos", ficando impossíveis (o veto do Prefeito fora derrubado). Mais tarde, depois, o vetado presidente de Assembleia Legislativa, agora ex-governador, implementa-ria essas tarefas e gera novo "boom" imobiliário no Rio de Janeiro.

Como se vê, é um projeto estruturado: a técnica de suavizar a catástrofe com o "Canto do Cisne" inestimável incentivo para a cidadania pensar que seria aproveitado e seu colegio ao lado precisaria ser dispensado, para não ficar sem emprego vivel. Pela falta de transparência de todo o processo, não foi para o povo, ingenuamente faltou fazer uma pergunta: - a nova empresa deveria ser vivável para quem?

É óbvio que os objetivos sociais do transporte foram ignorados: por encomenda da própria diretoria de operações da concessionária, a COPPE/UFRJ (Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa de Engenharia) fora contratada, em 2006, para fazer estudo sobre viabilidade econômica das duas linhas de operação comercial, ainda não emendadas, diante do panorama de falta de equipamentos de sinalização e de automatismo na linha da Zona Norte, e as conclusões foram as mes-


Estação Cinelândia

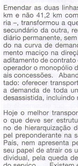
"Fórum Permanente de Mobilidade Urbana da RMRJ".

mas do tempo da gestão estatal: apesar do aspecto financeiro planejamento favorável à linha da Zona Sul, a outra deveria ser prioridade pelo seu alto potencial de agente urbano reordenador da Região Metropolitana. Parece que esse relatório foi ignorado. Ao contrário, a Gerência de Operações resolveu premiar o aluno que propuseu retirar bancos dos carros, para aumentar a capacidade de passageiros em pé, (prejudando o objetivo do projeto original francês: preservar critérios de saúde e qualidade aérbica e níveis de contato humano dentro dos carros.

Por que se passou a permitir práticas que antes eram proibidas na gestão pública? Sempre se limitou muito a locação dos espaços públicos dentro dos dormitórios, especificamente na área e que se denominava "área controlada", aquela que o usuário acessa após pagar a passagem, e implica maior responsabilidade comercial. Além disso, existem objetos adquiridos em comércios locais e levá-los à plataforma poderia anular campanhas de segurança de embarque e desembarque.

Emendar as duas linhas – totalizando hoje 36,1 km e não 41,2 km como afirma a concessionária, – transformou a que era deficitária em ramal secundário da outra, rentável e com movimento diário permanente, sem horário de "rush" profundo na curva de demanda, e justificou o investimento maciço da direção da Zona Sul, já que o aditamento de contrato de 2008 garantia ao atual operador o monopólio de toda extensão das atuais concessões. Abandonou-se o projeto de estado: oferecer transporte de massa para atender a demanda de toda uma região hidricamente desassistida, incluindo mais de dois rios.

Hoje o melhor transporte de massa do mundo, o que deve ser estruturante num projeto urbano de hierarquização dos modais, não tem papel preponderante na segunda maior cidade do País, nem apresenta perspectivas de resumo, seu papel de atrair ou preservar o transporte individual, pela queda de qualidade da prestação do serviço. Existem erros primários de operação, tais como insistir em tornar a linha muito extensa, o que aumenta as chances de paralisação



de todo o sistema a cada ameaça de incidente rotineiro, como as portas que se travam abertas à mínima dificuldade; a capacidade de absorção do aumento de demanda; e passar os trens comerciais pelo Centro de Manutenção, além de diminuir a área útil de manobra, coloca em risco de vida os funcionários daquela área – há muitos anos, sem nenhuma morte, fazendo manobras em outro trem, foi atropelada pelo de passagem e veio a falecer. Infelizmente, nem a Agência Reguladora nem o operador privado fariam qualquer coisa sobre o fato e tem obrigado a familia a recorrer a providências legais.

É triste ver a empresa estatal eleita pela população, vários anos, a melhor prestara de serviço público, com todo um cabedal de conhecimento técnico, reduzida a um corpo que deve ser desintegrado definitivamente, para que se perpetue uma política empresarial que não primou, de forma alguma, nesses 15 anos de fatiado e esquartejamento, por uma gestão socialmente responsável, tanto interna quanto externamente, atendendo todo a população metropolitana, sobremaneira. Por acreditarmos ser preciso reagrupar todos os atores sociais que foi criado o Fórum Permanente de Mobilidade Urbana da Região Metropolitana do Rio, que se reúne regularmente, toda semana, no Clube de Engenharia, e congrega todos os atores sociais possíveis, desde a academia e especialistas a representantes de classe e associações diversas. A governança pública precisa ser transparência e ser bem social coletivo nos assegura que este é o caminho para, finalmente, reagrupar todos os atores sociais representados e as instituições republicanas, definitivamente; e reverenciamos a nossa sim sua soberania plena. ®