

(In) Aplicabilidade da concorrência como mecanismo regulador do transporte público ferroviário na área metropolitana do Rio de Janeiro

Mauro Gonçalves Camara

Faculdade de Administração e Ciências Contábeis - UFF

RESUMO

Este artigo aborda o direito social ao transporte e explora seu impacto na vida dos trabalhadores, com foco no sistema de trens urbanos no Rio de Janeiro. A qualidade do transporte público desempenha um papel crucial na qualidade de vida dos trabalhadores, especialmente para populações em áreas periféricas. O objetivo deste estudo é ampliar o debate sobre os impactos do sistema de transporte na vida profissional e pessoal dos trabalhadores, categorizando alguns resultados de impacto. O estudo também apresenta propostas dos próprios trabalhadores para melhoria do serviço. Concluindo, o artigo destaca a importância do transporte público para o bem-estar geral da sociedade e discute os desafios do sistema ferroviário urbano carioca.

Palavras chave: Transporte público, Trens urbanos, Rio de Janeiro, Bem-estar do trabalhador, Qualidade de vida.

1 INTRODUÇÃO

“São direitos sociais a educação, a saúde, a alimentação, o trabalho, a moradia, o transporte, o lazer, a segurança, a previdência social, a proteção à maternidade e à infância, a assistência aos desamparados, na forma desta Constituição.” (BRASIL, 1988)

O direito social ao transporte é recente em escala de tempo histórico. Foi incluído em nossa carta magna em 2015, quando da aprovação da PEC 74/2013 (AGÊNCIA SENADO, 2015), havendo ainda longo caminho a percorrer para que nosso sistema de transporte público atinja níveis considerados satisfatórios. Tal direito deve ser exercido priorizando determinados aspectos sociais, como a melhoria da qualidade de vida das populações que habitam áreas afastadas dos grandes centros, ou seja, periferias das grandes cidades e “sobreviventes” com rendimentos significativamente abaixo da média nacional. A qualidade do transporte público tem impacto direto na vida dessas pessoas.

Portanto, este artigo tem por propósito ampliar o debate quanto aos impactos na vida dos trabalhadores e possíveis caminhos para que o sistema de trens urbanos no Rio de Janeiro possa ter maior contribuição e aderência ao supracitado dispositivo constitucional, considerando o papel do Estado e sua reforma neoliberal.

As principais categorias relacionadas ao impacto do transporte ferroviário urbano na vida profissional no Rio de Janeiro incluem a perda de tempo e qualidade de vida devido a longos trajetos, a necessidade de sair mais cedo para evitar superlotação, atrasos frequentes que afetam a pontualidade no



trabalho e a ocorrência de incidentes específicos que geram atrasos adicionais. Além disso, as condições nas estações também influenciam negativamente a experiência dos trabalhadores que utilizam o transporte ferroviário urbano.

As principais categorias identificadas de impacto na vida pessoal dos trabalhadores decorrentes do transporte ferroviário urbano no Rio de Janeiro incluem jornadas longas e cansativas, o que resulta em pouco tempo para convívio familiar, estresse acumulado devido a poucas horas de sono, compromissos e atividades perdidos devido ao tempo de viagem e inconstância nos horários, e a diminuição do tempo pessoal e de descanso. Esses fatores combinados têm efeitos negativos significativos na qualidade de vida e no bem-estar dos trabalhadores que dependem desse meio de transporte.

As propostas das trabalhadoras usuárias do sistema ferroviário urbano no Rio de Janeiro para melhorar a qualidade do serviço envolvem a redução dos intervalos entre os trens, o aumento do número de trens em áreas de grande demanda, a adoção de metodologias utilizadas pelo metrô, a implementação de políticas públicas eficazes, o retorno ao controle estatal do sistema para evitar problemas causados pelas concessionárias, e uma crítica à eficiência da iniciativa privada na prestação desse serviço público. Essas propostas refletem a necessidade de melhorias significativas para atender às demandas dos usuários e proporcionar um transporte ferroviário mais eficiente e satisfatório.

2 REVISÃO NARRATIVA LITERATURA E MÉTODO

Sem pretensão de esgotar o assunto e admitindo-se viés de seleção, optou-se pela condução da revisão narrativa da literatura, para contextualização ampla do fenômeno em estudo e análise das possibilidades existentes na literatura consultada, ponto de partida para a construção do referencial teórico da presente pesquisa.

Para avaliação da percepção em relação ao nível de serviço oferecido pelo sistema de transporte ferroviário na região metropolitana do Rio de Janeiro foi disponibilizado, em agosto de 2023, questionário a trabalhadores que utilizam o modal ferroviário para deslocamento residência – trabalho – residência, sendo o local de trabalho nas imediações da Candelária, Centro, Rio de Janeiro. Trata-se de “estudo de avaliação de impacto” na vida das trabalhadoras para fornecimento de parâmetros complementares a serem categorizados, tratando-se de dados subjetivos e necessários para a construção de um referencial da realidade social dessas pessoas.

A partir da crise da década de 1970 foi realizada breve análise acerca da “reforma do estado” e o mecanismo da concorrência e concessões como regulador do mercado.

A crise de super acumulação da década de 1970 vem atingir o Brasil no início da década de 1980. Até aquele momento, desde os anos 1950, o modelo econômico-produtivo baseava-se no sistema keynesiano-fordista. Este modelo cumpria papel social, com protagonismo do Estado via políticas sociais e



políticas públicas em geral. Porém, as crescentes perdas de arrecadação fizeram com que o Estado buscasse em maior intensidade financiamentos bancários, comprometendo a capacidade de investimento e alavancando inflação e taxa de juros praticada.

Souza Filho e Gurgel (2016) avaliam que o resultado da reforma neoliberal, consequência da crise do modelo keynesiano fordista dos anos 1970, trouxe impactos negativos durante o processo de privatizações e concessões, apesar de terem ampliado a oferta de produtos e serviços. Porém, a qualidade dos serviços e os grandes problemas públicos de saúde, educação, segurança e assistência não melhoraram, sendo possível dizer que o caráter mercantil adotado para esses serviços provavelmente os tenha piorado, dado que tais práticas nem sempre serão aderentes ao conceito de "valor público".

Porém, há que se ressaltar que alguns princípios implementados naquele momento na administração pública se revelaram de grande utilidade, como transparência, responsabilidade, planejamento e o caráter gerencial do Estado, que possibilitaram a otimização do emprego dos recursos públicos, como afirma Gurgel (2003): “Mas, juntos, os gastos desproporcionais, o empreguismo, a ausência de controles e limites, as compras sobrefaturadas e aluguéis subfaturados, a corrupção, a crescente sonegação fiscal, os subsídios, os juros negativos, as renúncias fiscais e o desvio orçamentário, isto tudo reunido solapou a capacidade de investimento do Estado.” Contudo, resta certo que nem todas as ações de Estado tenham que aderir às práticas de gestão empresarial, dado que o conceito de "valor público" possui múltiplas dimensões e realidades além da lógica do lucro.

Erros podem (e devem) ser encarados como uma oportunidade de transformação criadora. Qual o melhor ponto do nível de serviço sob a perspectiva da administração pública? Há que se identificar alguma relação de extrapolação do "maior lucro" para o "melhor valor público" (serviços existentes x necessidades emergenciais da sociedade).

Diversos atores passam a questionar a estrutura do Estado, defendendo a redução das atribuições dos governos. A reforma neoliberal é apoiada por diversos setores, como imprensa, lideranças políticas diversas, associações empresariais e mesmo setores progressistas, ainda no contexto pós regime militar. Ganhava protagonismo na narrativa nacional o chamado “Consenso de Washington”, impondo liberalização econômica e entrada de investimento direto. Nesse contexto se intensifica a agenda de privatizações e concessões de serviços até então públicos, monopolistas e estatais, como saneamento, telefonia, transportes, saúde, educação e outros. Assim, é implementada a agenda da modernização gerencial do Estado (gerencialismo), limitando suas ações àquelas que lhe são próprias.

Souza Filho e Gurgel (2016) apontam (e criticam a afirmação) que Bresser-Pereira, ministro da Administração e Reforma do Estado, fazendo eco à voz geral do pensamento hegemônico, nacional e internacional, vem dizer que a crise pela qual passava a economia brasileira se devia ao Estado, dado que



“A Grande Depressão dos anos 30 decorreu do mal funcionamento do mercado, a Grande Crise dos anos 80, do colapso do Estado Social do século vinte”.

“O gerencialismo (meio declarado de chegar ao objetivo de aumentar a governança do Estado) é, de certo modo, uma forma diferenciada de privatização. Consiste em levar a lógica e as práticas da gestão de empresas para o ambiente dos serviços e dos órgãos públicos. Assim, os hospitais, os postos de saúde, as escolas públicas passaram a ser tratadas como empresas, com a fixação de metas, a exemplo de uma fábrica. Metas estão sendo determinadas para os postos de saúde, fixando-se um tempo-padrão, ao estilo taylorista.” (SOUZA FILHO E GURGEL, 2016)

Compete ao Estado conduzir seu povo em direção aos objetivos gerais prioritários, buscando o aproveitamento mais efetivo dos recursos de que dispõe.

2.1 O TRANSPORTE DE PASSAGEIROS – SERVIÇO, LOGÍSTICA E ENGENHARIA

O transporte público urbano tem como objetivo conectar as diversas regiões de uma cidade ou região metropolitana, oferecendo assim mobilidade para quem não utiliza, por qualquer razão, meios particulares, sendo um serviço essencial para a população de menor renda que se desloca cotidianamente. De suma importância para os cidadãos e uma grande vantagem para as grandes cidades, se oferecer qualidade minimamente aceitável, pode influenciar sobremaneira o bom funcionamento da logística urbana, incentivando as pessoas a não utilizarem seus carros, melhorando condições de tráfego e também contribuindo para a redução da poluição urbana.

Na logística empresarial, o objetivo global da otimização de qualquer sistema é maximizar o lucro. A boa logística empresarial significa colocar o produto no lugar certo, na hora e na quantidade certa, a preços competitivos. Porém, esse conceito não pode ser o único norteador para o transporte de pessoas. O “nível de serviço” para o transporte de passageiros deve abordar outros fatores desimportantes para o tráfego de mercadorias.

A logística é principalmente um serviço. Dessa forma, o nível de serviço logístico deve ser mensurado e constantemente avaliado para verificação se os padrões de serviço considerados aceitáveis estão sendo entregues à sociedade.

Rodrigues (2006) afirma que “não se deve deixar de olhar o transporte coletivo sob a lógica do mercado, mas é preciso que ele também seja tratado como serviço público de caráter universal”. Esse é um dos pontos centrais do debate, demandando a definição de padrões de serviço aceitáveis e que satisfaçam a maioria dos usuários do sistema de transporte público. “O transporte de pessoas, em geral, é uma atividade intermediária, e um serviço com qualidade oferece pequena impedância aos passageiros, isto é, rapidez, conforto e segurança devem estar presentes em todas as etapas, minimizando os gastos de energia e tempo



dos usuários.” Keynes já alertava sobre a necessidade da mão do Estado ao lado da mão invisível do mercado.

Os sistemas de trens e metrô possuem particularidades em relação aos sistemas rodoviários, não sendo possível reverter decisões anteriores, como rotas e localização de estações, dado o alto custo e rigidez da infraestrutura intrínseca. As decisões futuras devem considerar cálculos complexos para avaliação de impactos decorrentes de alterações, a partir de áreas de conhecimento afins, que são melhores dominadas por profissionais da engenharia de transporte e logística, dentre outros.

A qualidade de um serviço pode ser avaliada através de indicadores. Exige-se, entre outros aspectos, que os indicadores de produtividade e qualidade sejam de formulação simples, possíveis de entendimento por todos os empregados envolvidos no processo de produção. Além disso, eles terão de apresentar um grau satisfatório de cobertura e representatividade das atividades e resultados gerados (TIRONI et al, 1991). Ou seja, a baixa produtividade do sistema de transporte público impacta negativamente a vida de milhares de pessoas, e também compromete a capacidade produtiva das organizações, bem como desempenho acadêmico de estudantes que se deslocam a grandes distâncias.

Dentre os vários indicadores que qualificam e mensuram a produtividade de um sistema de transporte de passageiros, devem ser priorizados aqueles considerados de maior impacto na vida da cidadã: frequência de atendimento, tempo de viagem, lotação, segurança, integração e valor tarifário.

De acordo com o Relatório de Mobilidade Urbana Moovit, em 2022, o Rio de Janeiro é a quarta pior metrópole mundial no quesito tempo de deslocamento, com média de sessenta e sete minutos por um único percurso. Cerca de 12% dos trabalhadores perdem mais de duas horas por deslocamento em um único sentido, e cerca de 50% realizam duas ou mais baldeações por deslocamento. Considerando que os dados supracitados são médias, e que são recorrentes as panes, certamente existem deslocamentos únicos de cerca de três horas. Tais indicadores sinalizam um arranjo deficiente do sistema de transporte coletivo do Rio de Janeiro, extrapolando os problemas relacionados ao modal ferroviário.

2.2 O MECANISMO DA CONCORRÊNCIA COMO REGULADOR DE MERCADO

No Brasil, a importância das políticas de defesa da concorrência surge no contexto das mudanças do papel do Estado, no início dos anos 90, quando esse avançou na privatização das empresas estatais, se afastando de sua função de estado empresário (MATIAS-PEREIRA).

Em um ambiente de concorrência saudável, novas empresas podem entrar no mercado com burocracia reduzida e menos regulações, e empresas existentes podem sair sem restrições significativas. Assim, garante-se que não haja monopólios ou oligopólios, gerando competição pelos clientes e consumidores e, conseqüentemente, melhores produtos e serviços.



Porém, o mecanismo da concorrência inexistente onde o “sistema mercado” apresenta alto grau de concentração, ou seja, quando há restrição ao livre mercado, não havendo possibilidade de estabelecimento de sistema competitivo. É o caso dos sistemas de transporte de alto investimento inicial em infraestrutura, como metroviário ou ferroviário. A concorrência é um dos mecanismos úteis para a regulação dos mercados e oferecimento de melhores produtos e serviços ao consumidor, porém é falho em ambientes onde é impraticável a entrada de novos concorrentes, caso presentemente tratado: serviços monopolistas de transporte urbano de alto investimento.

2.3 A SUPERVIA

A SuperVia opera, desde 1998, por regime de concessão, o serviço de trens urbanos na Região Metropolitana (Rio de Janeiro, Duque de Caxias, Nova Iguaçu, Nilópolis, Mesquita, Queimados, São João de Meriti, Belford Roxo, Japeri, Magé, Paracambi e Guapimirim), através de uma malha ferroviária de 270 quilômetros dividida em cinco ramais, três extensões e 104 estações.

Em 2021 a SuperVia ajuizou pedido de Recuperação Judicial no Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro, com base na Lei de Recuperação Extrajudicial e de Falências (LRF), iniciando novo ciclo de negociação junto aos credores e ao Poder concedente, a fim de superar a atual crise financeira, sendo objeto de CPI em 2022.

O relatório da CPI (ALERJ) recomenda:

- **Ao Governo do Estado:** a adoção de diversas medidas, como, por exemplo, a realização de concurso público para provimento de cargos técnicos na Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários, Ferroviários, Metroviários e de Rodovias (Agetransp), cuja atuação é alvo de questionamentos, recriação do Batalhão de Policiamento Ferroviário e investimento na qualificação e modernização do sistema de trens com os recursos da privatização da Cedae;
- **À Supervia:** retorno dos trens expressos, redução da superlotação e espera das composições, e adequação entre vãos e desníveis nas plataformas;
- **Ao TCE:** auditoria nas receitas ordinárias e acessórias da concessionária, dado o investimento realizado pelo governo do Estado para melhoria do nível de serviço ofertado à população;
- **À Agetransp:** criação do Conselho de Passageiros, e inclusão de um setor de atendimento e acolhimento de vítimas de ocorrências violentas nos transportes públicos, em linha com a ideia de “controle social”, por intermédio da participação da sociedade na gestão pública com o objetivo de monitorar e controlar a atuação do Estado na resolução de problemas e garantir a manutenção dos serviços assegurados em lei; e

- **À Alerj:** aprovação de projetos de lei que garantam novas receitas com publicidade e aluguel de imóveis na malha ferroviária, além de implantação de sistema de monitoramento e segurança para o maquinista.

Prejuízos seguidos, acidentes e nível de serviço considerado insatisfatório indicam que o atual modelo de concessão não obteve êxito algum, nem no capital, nem no social.

3 RESULTADOS

Quatorze trabalhadores responderam a pesquisa, dividida em três seções: perfil, avaliação da percepção quanto ao serviço prestado e avaliação qualitativa dos impactos pessoais e profissionais, sendo a terceira a considerada relevante ao tema em estudo. Adicionalmente, foi solicitado aos respondentes propostas para melhoria das atuais condições do sistema de trens urbanos no Rio de Janeiro.

3.1 PERFIL

Figura 1 – Faixa etária

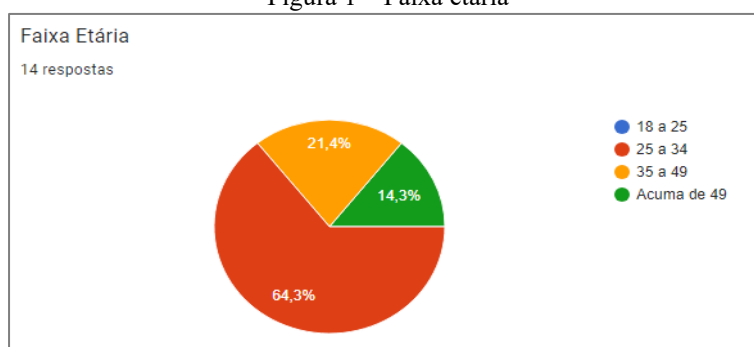


Figura 2 – Renda familiar

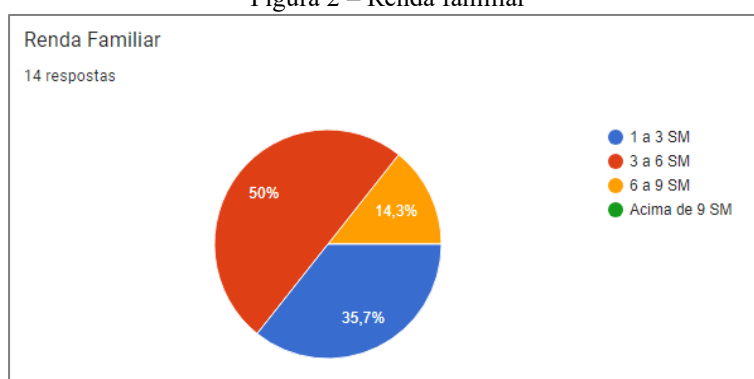


Figura 3 - Gênero

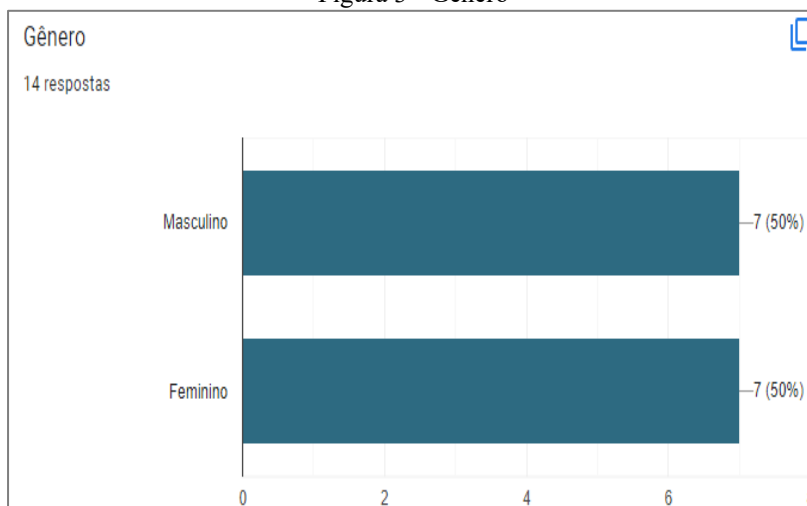


Figura 4 - Escolaridade

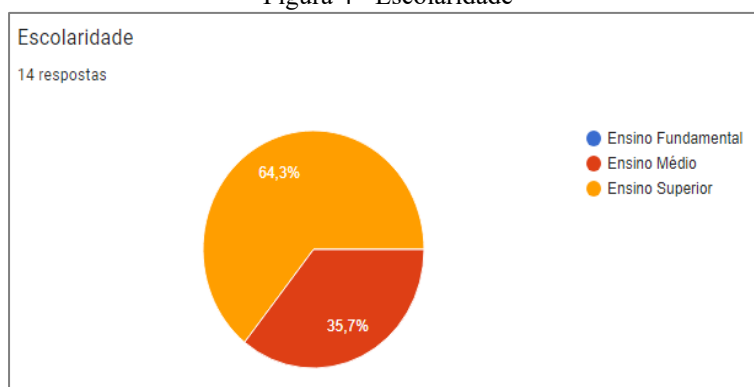
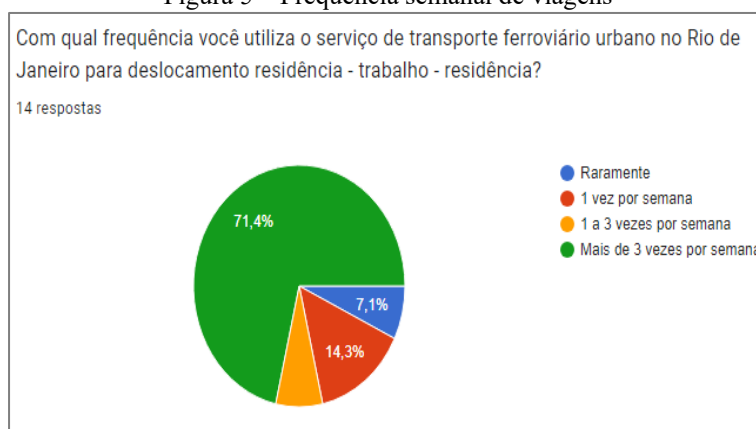


Figura 5 – Frequência semanal de viagens



O perfil geral dos respondentes é de trabalhadores na faixa etária jovem, com escolaridade de nível superior e renda familiar entre três e seis salários mínimos e que utilizam o sistema ferroviário para deslocamento residência – trabalho – residência mais de três vezes por semana. A escolaridade dos respondentes é indício de rompimento com o estereótipo formado acerca dos usuários de trens urbanos no Rio de Janeiro.

3.2. PERCEPÇÃO QUANTO AO NÍVEL DO SERVIÇO

Figura 6 – Nível geral de satisfação

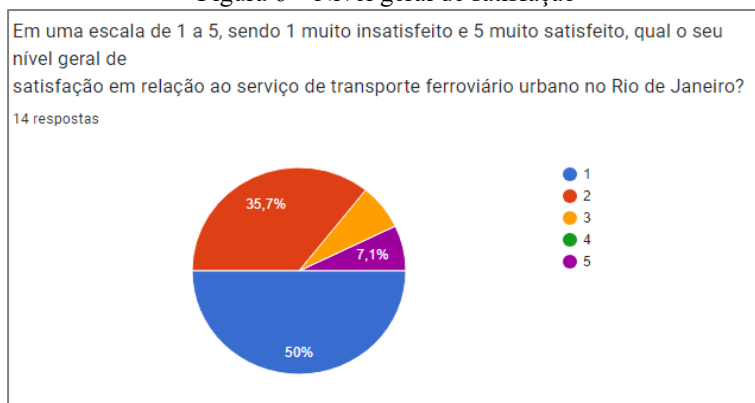


Figura 7 – Nível de satisfação quanto ao tempo de viagem

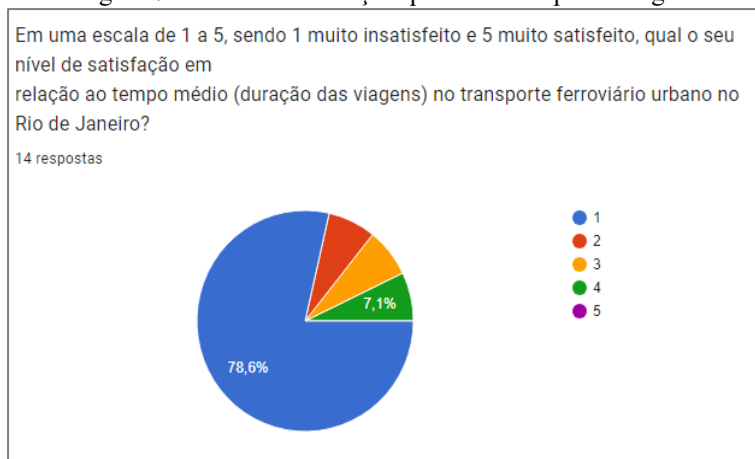


Figura 8 – Nível de Satisfação quanto à superlotação



Figura 9 – Nível de satisfação quanto ao período de intervalo

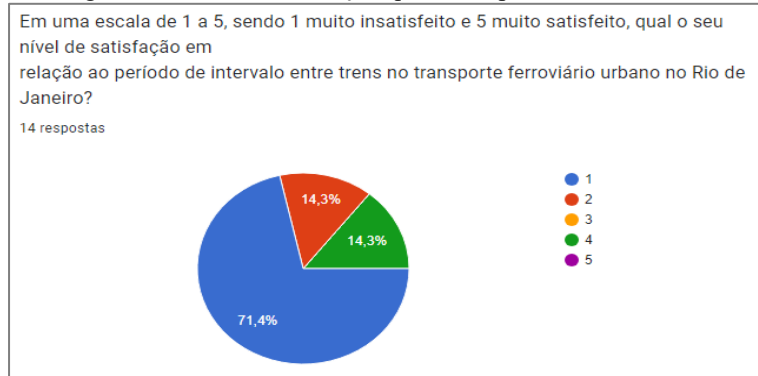


Figura 10 – Nível de satisfação quanto à segurança do sistema

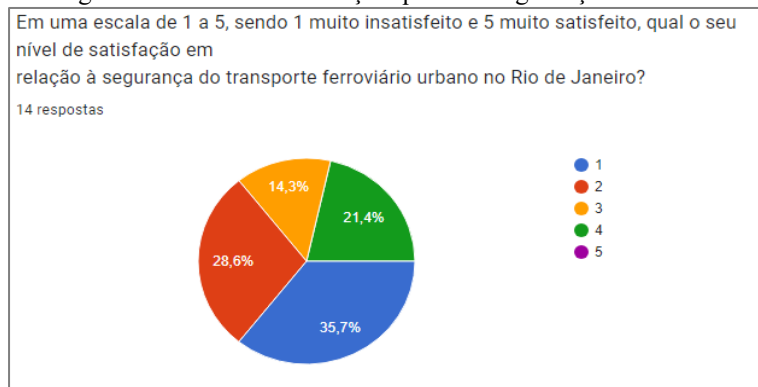


Figura 11 – Nível de satisfação quanto ao valor tarifário

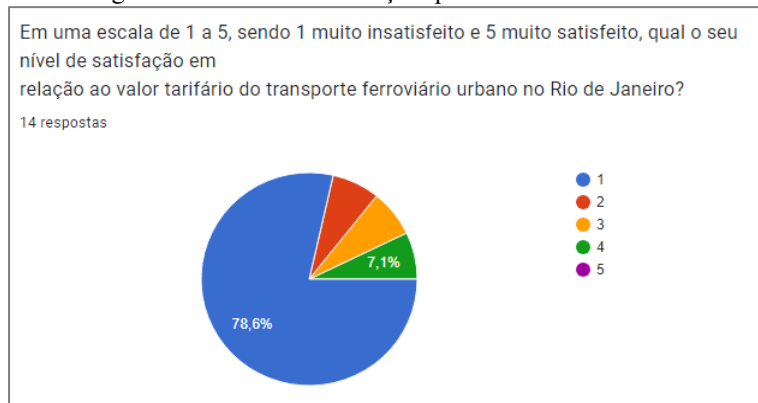


Figura 12 – Nível de satisfação quanto à segurança pública

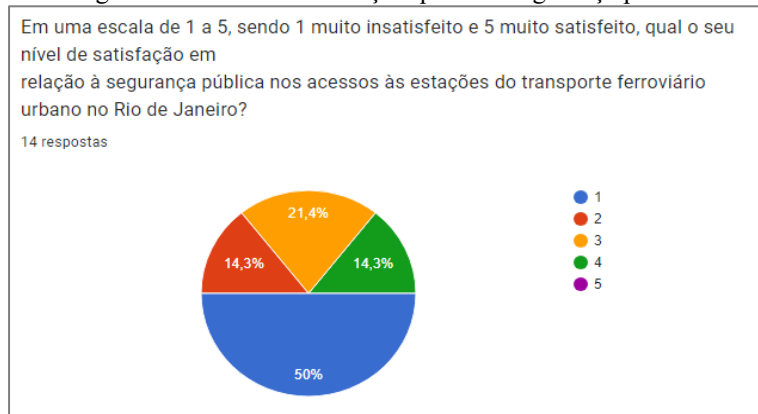
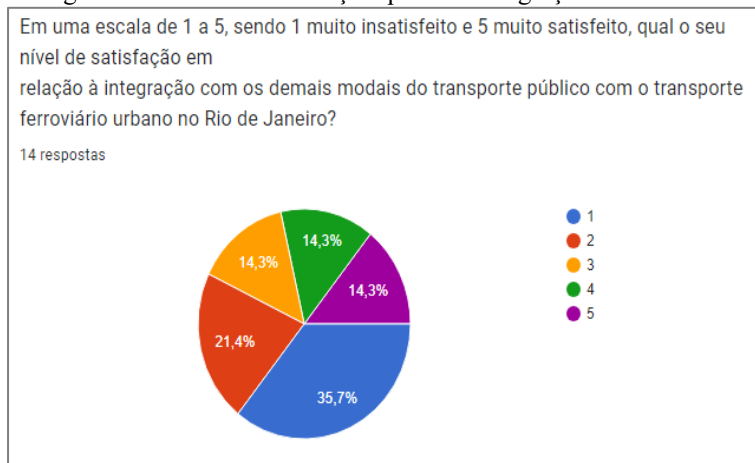


Figura 13 – Nível de satisfação quanto à integração entre modais



O nível geral de percepção é significativamente negativo, destacando-se tempo médio das viagens, superlotação, valor tarifário, período de intervalo entre trens e segurança pública nos acessos às estações.

3.3 IMPACTOS

Não houve uma separação clara na categorização relacionada aos impactos profissionais e pessoais, demonstrando a conexão e mútua influência entre trabalho e demais aspectos da vida das trabalhadoras.

3.3.1 Impactos profissionais

Com base nas respostas fornecidas sobre o impacto do transporte ferroviário urbano na vida profissional dos trabalhadores no Rio de Janeiro, os temas identificados podem ser categorizados da seguinte forma:

- **Perda de Tempo e Qualidade de Vida**

A perda diária de aproximadamente duas horas dentro do transporte ferroviário é um fator significativo que resulta em uma diminuição da qualidade de vida.

O tempo gasto no transporte afeta diretamente o equilíbrio entre trabalho e vida pessoal.

- **Desemprego**

A obrigação de deixar o emprego devido a problemas relacionados ao transporte ferroviário talvez seja o impacto mais negativo na vida dos trabalhadores.

- **Cansaço e Superlotação**

Os usuários enfrentam cansaço devido à necessidade de sair mais cedo de casa para evitar superlotação e atrasos.

A superlotação, intervalos irregulares e problemas frequentes resultam em desconforto e cansaço físico.



- **Atrasos Constantes**

Os atrasos nos trens e intervalos irregulares resultam em constantes atrasos na entrada no local de trabalho.

Atrasos frequentes podem prejudicar a reputação e a performance dos trabalhadores.

- **Ocorrências Específicas**

Furtos de cabos causam atrasos no trajeto casa-trabalho, causando problemas adicionais.

Avarias nos trens e outros incidentes afetam o tempo de trajeto e a pontualidade no trabalho.

- **Condições das Estações**

Problemas como tempo de parada alongado nas estações, barulho causado por ambulantes, pedintes, religiosos e artistas, e excesso de lotação nas estações impactam a qualidade de vida dos trabalhadores.

3.3.2 Impactos pessoais

Com base nas respostas sobre o impacto do transporte ferroviário urbano na vida pessoal dos trabalhadores no Rio de Janeiro, os temas identificados podem ser categorizados da seguinte forma:

- **Longas Jornadas e Tempo de Viagem**

A necessidade de sair mais cedo de casa e retornar tarde devido aos grandes intervalos entre as composições e ao serviço de sinalização deficiente da supervia.

As viagens de retorno sendo maiores do que as viagens de ida, o que resulta em jornadas longas e desgastantes.

- **Convívio Familiar Precarizado**

Os horários de saída e retorno para casa causam convívio familiar limitado, afetando as interações com a família.

- **Estresse e Cansaço Acumulado**

O estresse é resultado do cansaço acumulado das viagens, onde trabalhadores dormem apenas cerca de quatro horas por dia devido ao tempo gasto no transporte.

Esse estresse impacta negativamente a vida pessoal, podendo levar a problemas de saúde mental e física.

- **Compromissos e Atividades Perdidos**

O impacto do transporte ferroviário afeta a capacidade de cumprir compromissos pessoais, como consultas médicas e reuniões da faculdade.

O desgaste físico e mental também contribui para a perda de compromissos e atividades importantes.

- **Inconstância nos Horários**



A inconstância nos horários dos trens dificulta a programação diária dos trabalhadores, impedindo que eles planejem adequadamente o tempo de seus itinerários.

- **Diminuição do Tempo Pessoal e de Descanso**

O tempo gasto no transporte ferroviário reduz o tempo disponível para o descanso e para a realização de outras atividades pessoais e de lazer.

3.4 PROPOSTAS

Com base nas propostas apresentadas pelos trabalhadores usuários do sistema ferroviário urbano no Rio de Janeiro para melhorar a qualidade do serviço prestado, os temas identificados podem ser categorizados da seguinte forma:

- **Redução de Intervalos**

Diminuição dos intervalos entre os trens, especialmente nos horários de pico.

Proposta de disponibilizar trens extras em ramais e estações com grande fluxo de pessoas para atender à demanda.

- **Utilização de Metodologias do Metrô**

Sugestão de aplicar a mesma sistemática da grade de horários do metrô para melhorar a regularidade e frequência dos trens.

- **Melhor Gestão e Políticas Públicas**

Há um clamor por uma gestão mais eficiente do sistema ferroviário urbano do Rio de Janeiro e necessidade de implementação de políticas públicas que visem melhorar a qualidade do serviço oferecido.

- **Retorno ao Controle Estatal**

Alguns entrevistados acreditam que o controle total do Estado sobre o transporte ferroviário é essencial para melhorar a qualidade do serviço.

Argumenta-se que a administração pelas concessionárias piorou a qualidade dos serviços prestados.

- **Crítica à Iniciativa Privada**

Crítica à iniciativa privada no transporte de massa, considerando-a ineficiente para atender às necessidades sociais.

Observação de sucateamento físico e administrativo ao invés das modernizações esperadas.

Surge uma oportunidade de aprofundamento desta pesquisa: a contradição representada pela simultânea chamada à reestatização e críticas ao sistema de concessão, ao mesmo tempo em que sugere-se a utilização de princípios aplicados pelo metrô, atualmente em regime de concessão.



4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Resta certo que o princípio da concorrência como mecanismo regulador de mercado é falho quando aplicado a serviços monopolistas. O Estado tem a obrigatoriedade de fornecer serviços públicos que contribuam para o atendimento dos direitos básicos de seus cidadãos, porém carece de recursos suficientes para atender plenamente as necessidades da sociedade. No assunto em tela o regime de concessão também não obteve êxito na resolução dos problemas do sistema de trens urbanos na metrópole carioca. Para longo prazo, é necessário o desenho de um novo modelo para o sistema de transporte público na área metropolitana do Rio de Janeiro. Em curto prazo, urge a adoção de medidas para mitigação de impactos aos nossos trabalhadores.

Existem fatores exógenos ao sistema, notadamente quanto a aspectos relacionados à segurança pública. Furto de cabos, depredações e tiroteios impactam o fluxo planejado dos trens.

Deve ser atribuído maior protagonismo aos profissionais da engenharia de transporte e logística, buscando soluções técnicas e de efeito duradouro.

É fundamental considerar resultados de pesquisas de opinião dos usuários de transporte público para a avaliação do nível de serviço prestado e impactos gerados, além dos resultados de informações técnicas, as quais podem não representar integralmente a relação entre a realidade dos usuários e serviços de transporte. Há que se considerar que, uma vez mais, o morador da periferia é mais impactado que o restante da sociedade, por residir em áreas mais afastadas e com transporte precarizado. Precarizado, aliás, é parte significativa do transporte público na área metropolitana do Rio de Janeiro.

Organizações diversas podem e devem buscar jornadas flexíveis de trabalho, intensificação do *home office* voluntário e outras medidas para reduzir a exposição da força de trabalho à precarização do transporte público em horários de pico.

Existem trabalhadores no Rio de Janeiro que passam seis horas por dia no deslocamento residência – trabalho – residência, tempo que somado a jornada de trabalho de oito horas diárias perfazem quatorze horas de dedicação ao labor, quase 90% da jornada de trabalho de dezesseis horas observada durante a revolução industrial. Torna-se hipocrisia estarrecimento perante tal fato histórico. Acontece aqui. E agora.

As imagens de vagões superlotados nos remetem à ideia do “homem bovino” taylorista, não mais sujeito ao controle de “tempos e movimentos”, mas sim estudantes, trabalhadoras e trabalhadores em vagões superlotados com o mesmo esmero alocado ao transporte de rebanhos nas ferrovias de nossa Nação.

Adicionalmente, é relevante ressaltar que a precarização do transporte público desempenha um papel significativo no adensamento populacional desordenado, contribuindo para a formação de aglomerados urbanos informais. A falta de um sistema de transporte eficiente e acessível muitas vezes leva os trabalhadores a buscarem moradia em áreas próximas aos seus locais de trabalho, frequentemente em regiões carentes de infraestrutura básica. Esse fenômeno não apenas reflete a falta de planejamento urbano, mas



também perpetua condições socioeconômicas desfavoráveis. O transporte público precário não apenas limita as opções de moradia, mas também perpetua desigualdades, uma vez que os mais afetados são os residentes das periferias, que enfrentam diariamente desafios significativos para garantir acesso a serviços essenciais. Assim, ao considerarmos a melhoria do sistema de transporte público, torna-se fundamental abordar não apenas as questões de mobilidade, mas também os desdobramentos sociais e urbanos que afetam diretamente a qualidade de vida e o desenvolvimento sustentável da metrópole carioca.

Enfim, Estado, Organizações e Sociedade devem considerar que um comprometimento do bem-estar do trabalhador nessa magnitude compromete, também, a economia e produtividade regionais.



REFERÊNCIAS

Agência Senado. Transporte passa a ser direito social na Constituição. 2015. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/noticias/materias/2015/09/09/transporte-passa-a-ser-direito-social-na-constituicao>. Acesso em 03 de agosto de 2023.

ALERJ. CPI dos Trens Aprova Relatório Final. 2022. Disponível em: <https://www.alerj.rj.gov.br/Visualizar/Noticia/54592?AspxAutoDetectCookieSupport=1>. Acesso em 14 de agosto de 2023.

BRASIL. [Constituição (1988)]. Constituição da República Federativa do Brasil: promulgada em 5 de outubro de 1988. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em 03 de agosto de 2023.

GURGEL, Cláudio. A gerência do pensamento: gestão contemporânea e consciência neoliberal / Cláudio Gurgel. - São Paulo: Cortez, 2003.

MATIAS-PEREIRA, José. Defesa da Concorrência e Regulação Econômica no Brasil. Revista de Administração Mackenzie, Ano 5, n.1, pp. 35/55.

MOOVIT. Relatório Global sobre Transporte Público, 2022. Disponível em https://moovitapp.com/insights/pt-br/Moovit_Insights_C3%8Dndice_sobre_o_Transporte_P%C3%BAblico-countries. Acesso em 16 de agosto de 2023.

RODRIGUES, M. O. (2006). An evaluation of the level of service in the public transportation system of the city of São Carlos. Dissertation (Master) – School of Engineering of São Carlos, University of São Paulo.

SOUZA FILHO, Rodrigo; GURGEL, Claudio. Gestão democrática e serviço social. São Paulo: Cortez, 2016, pp. 169/189.

SUPERVIA, site oficial. Disponível em: <https://www.supervia.com.br/>. Acesso em 14 de agosto de 2023.

TIRONI, L. F.; SILVA, L. C. E.; VIANA, L. M.; MEDICI, A. C. (1991). Critérios para a geração de indicadores de qualidade e produtividade no serviço público. IPEA.