



Joubert Flores e Regina Amélia, Metrô Rio

“GRANDES EVENTOS FORJAM MUDANÇAS DE HÁBITOS”

“LARGE EVENTS FORGE HABIT CHANGES”

Administrado pela iniciativa privada desde 1998, o Metrô Rio é um exemplo claro de como um sistema de transporte organizado pode melhorar as condições de vida da população e humanizar as cidades. À frente da Diretoria Comercial e de Marketing da Companhia, a engenheira Regina Amélia de Oliveira e o atual Diretor de Relações Institucionais e RH, o engenheiro Joubert Flores, concederam entrevista a Série Estudos Ferroviário. Joubert Flores falou com entusiasmo do projeto Século XXI e Regina Amélia destacou a importância de grandes eventos que, a exemplo dos Jogos Pan-americanos, se desenham no futuro da cidade do Rio de Janeiro.

Série Estudos Ferroviário – O transporte sobre trilhos é o melhor remédio para os congestionamentos que atrapalham o dia a dia de grandes cidades como o Rio. Qual é a participação do metrô carioca no transporte coletivo da cidade?

Joubert Flores – Ainda é muito baixa. O metrô é responsável por apenas 5% das 13 milhões de viagens diárias em todos os modais. Isso dá uma média de 600 mil/dia. No ano passado, a média mensal foi de 550 mil e chegamos a registrar 638 mil num único dia. Só para se ter uma ideia, o chamado transporte alternativo, feito por vans, transporta diariamente 1.200 milhão, o dobro do metropolitano.

Administered by the private initiative since 1998, Metrô Rio is a clear example of how an organized transportation system can improve the population's quality of life and make cities more human. Ahead of the Company's Commercial and Marketing Office, engineer Regina Amélia de Oliveira, and the current Institutional Relations and HR Director, engineer Joubert Flores, have given an interview to the Railway Studies Series magazine. Joubert Flores enthusiastically spoke of the 21st Century Project, and Regina Amélia pointed out the importance of large events that, following the example of the Pan American Games, are expected to take place in the city of Rio de Janeiro in the future.

Railway Studies Series – On-track transportation is the best solution for traffic jamming, which disturbs the everyday life in large cities such as Rio. What transit share does the subway capture in the city's collective transport system?

Joubert Flores – Still very low. The subway is responsible for only 5% of the 13 million daily trips including all transportation modes. That leads to an average of 600,000 trips a day. Last year, the monthly average was 550,000 and we recorded episodes of up to 638,000 on a single day. Only to give an idea, the so called alternative transportation, by vanpooling, carries 1.2 million passengers daily, twice that number.

Série Estudos Ferroviário—Quais são as metas da empresa?

Joubert Flores – Nossa meta é atingir 1.100 milhão viagens quando o projeto século XXI estiver concluído em 2014. Isso será possível com o aditamento feito ao contrato entre o poder concedente e a concessionária em 2007. Até então, o Metrô Rio só operava e fazia a manutenção das linhas 1 e 2. Com o acordo, o governo do estado ampliou o prazo da concessão e a empresa se obrigou a investir R\$ 1.100 bilhão para ampliar e modernizar o sistema.

Série Estudos Ferroviário – As obras que vão eliminar a baldeação no Estácio para os usuários que vêm da Pavuna estão contidas neste pacote? Qual é sua importância? Quais serão seus benefícios?

Joubert Flores – Sim. O viaduto paralelo ao trajeto da linha 2, entre São Cristóvão e Central do Brasil, é importante porque vai desatar o chamado nó do Estácio. O prazo de conclusão da obra é março de 2010, mas estamos trabalhando com a expectativa de entregar o trecho aos usuários antes desta data. É necessário voltar um pouco no tempo para entender essa equação. O projeto original do metrô, que remonta aos anos sessenta, estimava que a cidade e o fluxo de passageiros ia crescer no Centro, mas o movimento se expandiu para Botafogo. A idéia inicial era de que o sistema deveria ir até o Méier, isto é, na zona norte, mas sua implantação começou pela zona sul. Quando finalmente chegou a Pavuna, o fluxo aumentou significativamente, os trens lotaram e aquele usuário da Saens Peña praticamente foi expulso

Série Estudos Ferroviário – Seus benefícios, então, são grandes?

Joubert Flores – Sem dúvida. Na prática passamos a ter duas linhas. Saens-Peña/Ipanema e Pavuna/Botafogo. Reincorporamos ao sistema os usuários da Tijuca e arredores e melhoramos as condições de vida daqueles que vêm de mais longe. O passageiro

“ Projeto Século XXI do Metrô Rio tem por meta atingir 1.100 milhão de viagens até 2014 ”

“ Metrô Rio’s XXI Century project targets to reach 1.1 million trips until 2014 ”

Railway Studies Series—What are the company’s goals?

Joubert Flores – Our goal is reaching 1.1 million trips by the time the 21st Century Project is concluded in 2014. This will be possible due to a contract amendment signed by the contractor and the concessionaire in 2007. Before that, Metrô Rio only could only operate and maintain Lines 1 and 2. With

the amendment, the state government increased the concession term, and the company committed itself to invest R\$ 1.1 billion to expand and modernize the system.

Railway Studies Series – Are the works that will eliminate the need of changing trains at the Estácio station for users coming from Pavuna included in the package? What is the importance of that? And the benefits?

Joubert Flores – Yes. The viaduct parallel to Line 2, between the São Cristóvão and Central do Brasil stations, is important because it will ease the Estácio station bottleneck. The works’ due date is March 2010, but we expect to delivery the stretch to users before that. We must go back in time to understand the equation. The subway’s original project, which dates back to the 1960s, estimated that both the city and the flow of passengers would grow in the downtown area; however, the growth was seen towards Botafogo. The initial idea was that the system should reach the district of Méier, i.e., the city’s north side; however, the subway was first implemented in the south side. When it finally reached Pavuna, the passenger flow increased significantly, trains packed full to capacity, and Saens Peña users were practically expelled.

Railway Studies Series – Benefits are huge, then; is that right?

Joubert Flores – Yes, no doubt. In practical terms, we end up with two lines. The Saens-Peña/Ipanema and the Pavuna/Botafogo. We have reincorporated to the system users from the district of Tijuca and surrounding areas, and improved the quality of life of those

procedente da Pavuna, que antes passava da linha 2 para a 1, no Estácio, vai economizar cerca de 30 minutos por dia no trajeto. É uma contribuição clara que o sistema de transportes pode dar para humanizar a vida nas grandes cidades. E sem a necessidade de novos vagões.

“ O metrô é um transporte de massa e, por isso, deve circular quase sempre lotado ”

“ The subway is a mass transportation means, so, it should almost always circulate full ”

coming from farthest away. Passengers from Pavuna, who would have to change trains from Line 2 to Line 1 at the Estácio station, will save close to 30 minutes a day in their travelling times. It is a clear contribution that transportation systems can give to make life in big cities more human. And that without the need of new passenger cars.

Série Estudos Ferroviário – Os investimentos contemplam também a aquisição de equipamentos?

Joubert Flores – As 30 composições existentes serão acrescidas por outras 19 e 114 novos carros. Com isso, todos os trens da linha 2 passarão a ter seis carros. Esses são os investimentos que aparecem aos olhos do público, mas existem outros, importantes e dispendiosos, que não têm a mesma visibilidade de um viaduto ligando a Central do Brasil a São Cristóvão. São aqueles destinados aos sistemas de sub-estações; sinalização; adequação de manutenção, ligados à questão da segurança, e ar-condicionados mais potentes.

Série Estudos Ferroviário – De que maneira a realização da Copa do Mundo e os Jogos Olímpicos contribuem com o aprimoramento do sistema de transportes nas cidades que abrigarão essas competições?

Regina Amélia – A contribuição é inestimável. E não diz respeito só aos pesados investimentos que vêm sendo feitos. O exemplo dos Jogos Pan-americanos realizados aqui no Rio é emblemático. Sabemos que transporte é hábito e que a mudança de hábito é difícil e só acontece quando o usuário experimenta uma alternativa nova e confiável. Fizemos o transporte oficial dos jogos e muitos voluntários e membros de equipes técnicas mudaram seus hábitos desde então. Medidas como a proibição do uso de carros nas cercanias do Maracanã e a integração dos modais no estádio Olímpico do Engenhão, no bairro do Engenho de Dentro, também contribuíram com a conscientização dos usuários.

Série Estudos Ferroviário – A perspectiva de novos grandes eventos, então, é saudável?

Railway Studies Series – Do investments also include equipment acquisition?

Joubert Flores – The 30 existing train compositions and other 19 will gain 114 new cars. With that, all trains pertaining to Line 2 will have six cars. These are investments that can be seen by the public, but there are other, important and expensive ones, which cannot be as easily seen as a viaduct connecting Central do Brasil to São Cristóvão. They refer to investments made in substation systems, signaling, maintenance operations, investments in safety issues, and stronger air-conditioning.

Railway Studies Series – How do hosting the FIFA World Cup and the possibility of also hosting the Olympic Games contribute to improving the transport system in cities involved with tournament games?

Regina Amélia – The contribution is immense. And not only regarding the heavy investments usually made. The example of the Pan American Games held in Rio is emblematic. We know that transportation is a habit and changing habits is hard; that only happens when users experience a new and reliable alternative. We offered the Games' official transport network and many volunteers and team members have changed their habits since then. Measures such as prohibiting car traffic around the Maracanã Stadium area, and modal integration at the Engenhão Olympic Stadium, in the district of Engenho de Dentro, also contributed for public awareness.

Regina Amélia – Acontecimentos como uma Copa do Mundo de Futebol são importantes porque forjam a mudança de hábitos e criam cultura. Recentemente vi na televisão o depoimento de um sul-africano que chegava ao estádio para assistir a uma das partidas da Copa das Confederações. O torcedor dizia-se satisfeito porque com os carros proibidos de circular nas imediações do estádio ficara bem mais fácil chegar até o local dos jogos.

Série Estudos Ferroviário – Grandes metrópoles do mundo que têm metrô centenários – como Londres, por exemplo – vêm adotando medidas restritivas radicais – que incluem a cobrança de pedágio em certos dias da semana – para coibir a circulação de automóveis em suas áreas centrais. Isso pode funcionar aqui?

Regina Amélia – Ainda não. Nas grandes cidades européias, como Londres, onde morei, e Paris, você pode chegar a qualquer lugar usando o transporte sobre trilhos. Aqui no Rio, o metrô começou na zona sul e parou. Isso criou no usuário de então a ilusão de que o metrô é um tipo de transporte no qual ele podia sentar e ler o jornal confortavelmente. Na verdade, o metrô existe em qualquer lugar do mundo para atender o maior número possível de pessoas, da forma mais rápida possível. Por isso, deve circular quase sempre lotado.

Série Estudos Ferroviário – Existe na cidade do Rio de Janeiro uma excessiva superposição de linhas de ônibus trafegando pelos mesmos trajetos – uma das principais causas que comprometem a mobilidade da população no seu ir e vir. Como a Sr^a vê a questão?

Regina Amélia – Esse é um tema que não pode ser olhado de maneira isolada. É público e notório que no Brasil sempre prevaleceu a opção pelo modal rodoviário. E no Rio não foi diferente. Como não se deu prioridade à construção do metrô, na medida em que a demanda aumentou as linhas de ônibus foram se superpondo. Com isso, o sistema de ônibus, que é bom, passou a provocar deseconomias. O sistema de transportes da cidade precisa ser reestruturado de maneira que cada modal assumira seu papel. Os modais devem se complementar e não desempenhar o papel do outro. ●

Railway Studies Series – Is the perspective of new large events, then, healthy?

Regina Amélia – Events such as the FIFA World Cup are important because they forge habit changes and create a culture. I have recently seen on television the statement of a South-African who had just gotten to the Stadium to see a match of the FIFA Confederations Cup. The soccer fan said he was satisfied as cars were prohibited from circulating in the area, making it much easier to get to the Stadium's location.

Railway Studies Series – Large cities around the world, with century-old subway lines – such as London – have been adopting radical restrictive measures – which include toll collection on certain days of the week to discourage car usage for accessing central areas. Would that work here?

Regina Amélia – Not just yet. In the main European cities, such as London, where I lived, and Paris, you can get anywhere by train. Here in Rio, the subway line was initiated at the city's south side, then stopped. This led users to the illusion that the subway is a means of transportation made for having a seat and comfortably reading the newspaper. Actually, the subway is there anywhere in the world to suit the largest possible number of users, as quickly as possible. Thus, it should be packed full of people most of times.

Railway Studies Series – In the city of Rio de Janeiro, there is an excessive number of bus lines covering the same routes – which is one of the main reasons why the population's mobility is so compromised. How do you see this issue?

Regina Amélia – This is a matter that cannot be regarded in an isolated manner. It is well known that Brazil has always given priority to the roadway modal. And that was not different in Rio. Since the construction of the subway was never a priority, the raising demand caused bus lines to superimpose one another. With that, the bus system – which is a good one – started to cause diseconomy. The city's transportation system must be restructured so that each modal can play its role. Transportation modals must complete each other and not play each other's role. ●