



MOBILIDADE URBANA GANHA VISIBILIDADE

URBAN MOBILITY IN THE SPOTLIGHT

Eventos esportivos, cronogramas respeitados e empenho do governo garantem um salto qualitativo no transporte coletivo

Sporting events, deadlines met and new governmental commitment assure a leap in the quality of urban transportation

Não é à toa que o tema da mobilidade passou a ocupar um lugar de destaque na pauta de prioridades dos administradores públicos. Maior prova disso é o empenho pessoal da presidenta da República Dilma Rousseff. Com a finalidade de agilizar o andamento de obras relacionadas principalmente à mobilidade nos grandes eventos esportivos – Copa do Mundo e Jogos Olímpicos – ela vem se reunindo com os 12 governadores dos estados que vão sediar as competições. Outro sintoma de que o ir e vir da população entrou na ordem do dia de nossos governantes é o surgimento de entidades como a Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilho (ANPTrilhos) – criada para incentivar a participação da iniciativa privada no transporte ferroviário de passageiros – e a intensa participação do Comitê Organizador dos Jogos Olímpicos e Paraolímpicos.

É correto afirmar que as Olimpíadas e competições envolvendo a seleção brasileira de futebol têm mais visibilidade e despertam mais atenção aqui e no resto do mundo. Mas eles não são os únicos. Até 2016 a cidade do Rio de Janeiro vai sediar outros quatro megaeventos. E a maratona já começou

It is a not coincidence that the subject of mobility has come to occupy a prominent place in the agenda of public administrators. The greatest proof is the personal commitment shown by President Dilma Rousseff. With the goal of streamlining the progress of public works related to major sporting events – World Cup and the Olympics – she has been conferring with the governors of the twelve states that will host parts of the competition. Another sign that the daily coming and going of the population became a government priority is the emergence of organizations such as National Association of Passengers' Rail Transportation (ANPTrilhos) – created to encourage the private initiative's participation in the area of passenger rail transportation and the intense participation of the Olympic and Para-Olympic Games Organizing Committee.

It is a fact that the Olympics and other competitions involving the Brazilian national teams gather more attention and spark more interest here and around the world. But they are not the only events taking place in the future. Until 2016, the city of Rio de Janeiro will have hosted four other mega-events. The marathon started with the Latin



pelo Fórum Econômico Mundial Latin America, realizado entre 27 e 29 de abril último, que reuniu mais de 500 dirigentes, chefes de estado da região e de outros países da Ásia. Na sequência, no mês de julho, ocorrem os 5º Jogos Mundiais Militares, realizados pela primeira vez no continente. Em 2012, a Conferência das Nações Unidas sobre Desenvolvimento Sustentável deve reunir cerca de 50 mil participantes na região portuária e no Aterro do Flamengo. Em 2013, cinco capitais, entre elas Rio e São Paulo, irão sediar os jogos de futebol da Copa das Confederações.

Trilhos em alta

Levantamento recente sobre as iniciativas em estudo ou já em andamento no país indica que algo em torno de R\$ 85 bilhões serão movimentados no setor ferroviário, nos próximos 5 anos, em linhas de metrô, trens regionais e interestaduais, além de mon trilhos e Veículos Leves sobre Trilhos. Uma soma considerável para um setor que foi praticamente abandonado há 40 anos. De acordo com os dados disponíveis, nos anos 60, quando consideramos só as viagens interestaduais, 100 milhões de passageiros/ano circulavam por estradas de

America World Economic Forum that took place on April 27-29, 2011, and brought together more than 500 dignitaries, regional heads-of-state and Asian leaders. During the following month of July, the 5th World Military Games should be hosted in the South American continent for the first. In 2012, the United Nations Conference on Sustainability should bring together fifty thousand participants to the Port and Aterro do Flamengo areas. Following, in 2013, five Brazilian state capitals (Rio de Janeiro and São Paulo among them) are to host soccer games of the Cup of the Confederations championship.

Rails on the rise

A recent survey about initiatives being studied or already in progress indicates that around R\$85 billion will be spent in the country's rail sector during the next five years. The money will be spent on subway lines, regional and interstate trains, as well as monorails and light-rails. This is a significant amount for a sector that was practically abandoned for forty years. According to available data and taking into account interstate travel only, during the 1960's up to 100 million people traveled by railroad each year. Today, that number

Principais obras de longo prazo já estão em andamento no Rio

Main long-term construction works are already underway in Rio

ferro. Atualmente, este número caiu para 1,5 milhão/ano de usuários que utilizam as linhas mantidas pela Vale na Estrada de Ferro Carajás, entre São Luiz (MA) e Carajás (PA) e na Estrada de Ferro Vitória a Minas.

O diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Bernardo Figueiredo, destaca, no entanto, que iniciativas em andamento irão aumentar o leque de opções dos usuários interestaduais que procuram alternativas mais rápidas e econômicas. Segundo ele, os mais de 6 mil quilômetros de malha que a estatal Valec está construindo no país terão plena capacidade de suportar trens de passageiros com velocidade de até 200 km por hora. “Além disso, há outros projetos privados que vão abrir esse espaço, como a Transnordestina, em Pernambuco, tocada pela Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) e a Ferronorte, nas regiões Norte e Centro-Oeste, obra da América Latina Logística (ALL).

Obras adiantadas

A diretora de Transportes do Comitê Organizador dos Jogos Olímpicos e Paraolímpicos Rio 2016, Regina Amélia Oliveira, é outra executiva do setor permanentemente debruçada sobre a logística da infraestrutura que vai servir a chamada família olímpica: atletas, árbitros, técnicos, mídia, dirigentes, patrocinadores, entre outros clientes dos Jogos. Representando o Comitê Olímpico Internacional na organização dos Jogos, Regina Amélia acompanha o transcorrer de todas as obras e trabalha em conjunto com os três níveis de Governo. De acordo com ela, as principais obras de longo prazo – a linha 4 do Metrô e o sistema de Bus Rapid Transit (BRT) para a construção da Transoeste e Transcarioca – já estão em andamento e impressionaram favoravelmente os integrantes dos

is down to 1.5 million each year, of those using lines operated by Vale in the Carajás Line, in the country's Northern part, between São Luis (state of Maranhão) and Carajás (state of Pará), and the Vitória to Minas Railroad, in Brazil's Southeast.

Nevertheless, the general-director of the National Land Transportation Agency (ANTT), Bernardo Figueiredo, highlights that initiatives underway will increase the gamut of available alternatives to interstate users who are looking for faster and cheaper options. According to Figueiredo, the more than six thousand kilometers (3,728 miles) under construction around the country by government-owned company Valec, are capable of supporting trains that travel up to 200 km/h (125 mi/h). “In addition to that, there are private projects that will open up this field, such as the Transnordestina railroad in the state of Pernambuco, which is managed by the National Steel Company (CSN), and the Ferronorte railroad connecting the North and Mid-West regions, administrated by Latin American Logistics (ALL).

Projects underway

The transportation director for the Organizing Committee of the Olympic and Paralympic Games, Regina Amélia Oliveira, is another executive in the sector who is completely focused on the infrastructure logistics that will serve the so called Olympic family: athletes, referees, coaches, media, managers, sponsors and other professionals involved with the game. Representing the International Olympic Committee, Oliveira has been following the progress of all works and dealing with local, state and federal government officers. According to her, the main long term projects – line 4 of Rio's Metro and the BRT system used in



Regina Amélia Oliveira, Diretora de Transportes do Comitê Organizador dos Jogos Olímpicos e Paraolímpicos Rio 2016
Regina Amélia Oliveira, transportation director for the Organizing Committee of the Olympic and Paralympic Games 2016

LOCALIZAÇÃO DAS ESTAÇÕES NA LINHA 4 DE METRÔ RIO Nova linha ligará Ipanema à Barra da Tijuca e terá 6 estações

MAP OF STATIONS OF RIO'S SUBWAY LINE 4 New subway line will connect the districts of Ipanema and Barra da Tijuca, adding 6 stations to the stretch



Fonte/Source: Secretaria Estadual de Transporte / State Secretariat of Transportation

Comitês Olímpico e Paraolímpico Internacional que aqui estiveram no ano passado. Regina Amélia lembra que o intercâmbio desta diretoria com as três instâncias de governo – federal, estadual e municipal – é fundamental e vem ocorrendo desde a escolha da cidade como sede. Além disso, segundo ela, o Comitê Olímpico Internacional (COI) estimula e promove, por meio de um programa próprio, a transferência de conhecimentos entre cidades que já receberam os Jogos e aquelas que estão trabalhando na organização de edições futuras. A finalidade, acrescenta a executiva, é recomendar a adaptação de práticas bem sucedidas às realidades locais. “É bom lembrar ainda que o Projeto Rio 2016 prevê a melhoria de todo o sistema metroferroviário sob a responsabilidade do governo do estado do Rio de Janeiro” – acrescenta.

Cenário atual

Mas qual é a realidade atual das principais cidades brasileiras quando o assunto é a mobilidade urbana? Uma rápida reflexão sobre o trabalho “Mobilidade Urbana”, do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), deixa entrever os benefícios que os investimentos ferroviários trarão não só para a qualidade de vida nas grandes metrópoles, mas para a cadeia produtiva e os indicadores econômicos. Desenvolvido para avaliar

the construction of the Transoeste and Transcarioca – are already underway and impressed the members of the Olympic and Paralympic International Committee who visited the city last year. Oliveira recalls that the exchange between this agency and three levels of government – federal, state and local – has been taking place since Rio de Janeiro was chosen as host. Furthermore, according to her, the International Olympic Committee (IOC) promotes knowledge exchange between those cities which hosted the games before and those working to organize future events. The goal, adds the executive, is to adapt practices that were successful in other cities to local conditions. “It is good to remember that the Rio 2016 Project calls for the improvement of the entire railroads system under the guise of the government of the State of Rio de Janeiro” – he adds.

Today's picture

What is today's reality in the main Brazilian cities when it comes to urban mobility? A quick review of the project “Urban Mobility” by the Applied Economics Research Institute (IPEA), reveals the benefits that railroad investments will bring not only to the quality of life in the country's main metropolises, but also the production chain and economic indicators. Developed in

a percepção que a população tem dos serviços de utilidade pública, o levantamento traz à tona dados significativos. A tabela “Qual meio de transporte que você usa para se locomover em sua cidade” indica que menos da metade da população brasileira (44,3%) utiliza o transporte público. A predominância do transporte individual sobre o coletivo chega a alcançar 43% da população da região Centro-Oeste – que prefere se deslocar por meio do automóvel e da motocicleta.

Outro aspecto importante disponibilizado pela pesquisa – que integra o Sistema de Indicadores de Percepção (Sips) do IPEA – diz respeito à “Frequência dos congestionamentos enfrentados” pela população. De acordo com as respostas obtidas em todo o território nacional, 65% dos entrevistados ficam retidos em engarrafamentos – dos quais 20,5% enfrentam o problema mais de uma vez por dia. Quanto ao tópico “Tipo de integração no dia a dia” – o terceiro termo da equação transporte público + congestionamentos – os números apurados indicam que apenas 26,3% dos entrevistados não contam com essa alternativa em suas cidades.

A estrutura de sinalização dentro das cidades é outro tema – além dos congestionamentos e dos sistemas de integração disponíveis entre os modais – trabalhado pela pesquisa do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA). Condição necessária para o deslocamento rápido e seguro da população, o tema ganha relevância em função da quantidade não só de turistas, mas de atletas e delegações esportivas que circularão nas principais capitais do país por conta dos grandes eventos esportivos programados. De acordo com o levantamento, a percepção que os usuários têm desse serviço é pior nos estados que compõem a região nordeste. Lá, metade da população (50,8%) classificou como ruim a sinalização no

order to study the population's perception of public services, the study reveals significant data. The table “Which mode of transportation do you use in your city?” indicates that less than half of the Brazilian population (44.3%) uses public transportation.

Another important aspect brought to light by the research – which integrates IPEA's Perception Indication System – is the “gridlock frequency” faced by the population. According to answers obtained from around the country, 65% of those asked found themselves stuck in gridlocks, 20.5 % more than once a day. As for the topic “day to-day integration type – the third factor in the public transportation + gridlocks equation – the numbers indicate that only 26.3% do not have that alternative available in their cities, a positive result.

Urban signaling system is another issue – besides the congestion and available integration systems among the modes – worked by Institute of Applied Economic Research (IPEA). Necessary condition for fast and secure dislocation of the population, this issue becomes relevant depending on the amount of not only tourists, but athletes and sports delegations that will circulate through the major capitals of the country because of the major sporting events scheduled. According to the survey, the perception users have of this service is worse in states of the northeast region. There, half the population (50.8%) classified the urban signaling system as bad, and 25.4% of the population, think the service is very bad. The number of people who are satisfied is small: 3.1% of respondents checked the excellent option, and 5.5% checked the very good option.

Qual meio de transporte que você mais usa para se locomover em sua cidade? (%)
Which mode of transportation do you use in your city? (%)

	BRASIL BRAZIL	SUL SOUTH	SUDESTE SOUTHEAST	CENTRO-OESTE MID-WEST	NORDESTE NORTHEAST	NORTE NORTH
TRANSPORTE PÚBLICO <i>PUBLIC TRANSPORTATION</i>	44,3	46,3	50,7	39,6	37,5	40,3
CARRO <i>CAR</i>	23,8	31,7	25,6	36,5	13,0	17,6
MOTO <i>MOTORCYCLE</i>	12,6	12,4	11,6	6,5	19,4	8,2
A PÉ <i>FOOT</i>	12,3	7,6	8,3	13,7	18,8	16,1
BICICLETA <i>BICYCLE</i>	7,0	2,0	3,8	3,7	11,3	17,9

Fonte/Source: Sips - 2010

trânsito e 25,4% acharam que o serviço é muito ruim. O contingente de habitantes satisfeitos é pequeno: 3,1% dos entrevistados assinalaram a alternativa excelente e 5,5% apontaram a opção muito boa.

Concentrando as duas metrópoles mais populosas – Rio de Janeiro e São Paulo – a região sudeste dispõe de um sistema de sinalização um pouco melhor do que as regiões nordeste e norte (nesta última as impressões negativas somam 44% da população). De acordo com o universo pesquisado, 34,2% dos entrevistados (22,85% ruim e 11,4% muito ruim) não veem com bons olhos o serviço, contra 5,4% de indicações na opção excelente e outros 9,7% que acham muito boa a sinalização nas ruas. A julgar pelo trabalho, vem da região sul a melhor notícia. Lá, 68% dos entrevistados manifestaram satisfação e apenas 8,2% classificaram o serviço como muito ruim. Ainda segundo este tópico da pesquisa, a média do Brasil quando o assunto é a sinalização ainda deixa a desejar: nada menos que 39,7% da população brasileira são críticos quanto aos sinais de trânsito ou a falta deles.

Números positivos

A investigação do IPEA também esmiuçou a questão da segurança – talvez a mais delicada e que mais compromete a imagem do país no exterior. Em vias de sediar os dois eventos com mais audiência no mundo, a tabela “Você já foi assaltado (ou conhece alguém que já foi) usando o meio de transporte que mais usa?” traz números positivos. As conclusões são do próprio IPEA: “... somente 6,9% dos entrevistados já foram assaltados; 30,4% conhecem alguém que foi assaltado, e 4,6% já foram assaltados e conhecem alguém que também foi”. Ainda de acordo com o texto, a sensação de segurança, aferida em outro

Concentrating the two most populous cities – Rio de Janeiro and São Paulo – the southeastern region has a little better signaling system than the northeast and north regions (the latter, negative impressions total 44% of the population). According to the group studied, 34.2% of respondents (22.85% bad and 11.4% very bad) do not see the service in a good light, compared with 5.4% of indications in the excellent option and other 9.7 % who thinks the street signals are very good. Judging by the results, the best news comes from the south region. There, 68% of respondents expressed satisfaction and only 8.2% rated the service as very poor. Also according to this research topic, the average for Brazil, when it comes to urban signaling system, still leaves much to be desired: no less than 39.7% of the Brazilian population is critical of the traffic signals or lack thereof.

Positive Numbers

The IPEA survey also analyzed the safety status, which is even more sensitive because it may compromise the country’s image around the world. With hosting the world’s most watched sporting events in sight, the table “Have you ever been mugged (or know someone who has) using your choice of transportation?” shows positive numbers. The conclusions are drawn by the IPEA itself: “... only 6.9% of those asked were mugged; 30.4% know someone that was and 4.6% were mugged and know someone who was.”

Again according to the project, the sense of safety assessed by another question “may be explained by

Frequência dos congestionamentos enfrentados
Gridlock frequency table

	BRASIL BRAZIL	SUL SOUTH	SUDESTE SOUTHEAST	CENTRO-OESTE MID-WEST	NORDESTE NORTHEAST	NORTE NORTH
MAIS DE 1 VEZ POR DIA	20,5	21,9	21,6	20,8	14,1	26,2
1 VEZ POR DIA <i>ONCE A DAY</i>	16,0	14,0	15,5	16,3	16,2	19,7
2 OU 3 VEZES POR SEMANA <i>2 OR 3 TIMES A WEEK</i>	11,6	12,3	12,2	11,1	12,0	8,6
1 VEZ POR SEMANA <i>ONCE A WEEK</i>	9,1	7,7	10,8	6,3	7,5	1,5
DE 15 EM 15 DIAS <i>TWICE A MONTH</i>	3,6	4,0	4,7	0,7	2,8	3,7
1 VEZ POR MÊS <i>ONCE A MONTH</i>	5,8	7,4	4,3	6,3	6,8	6,6

Fonte/Source: Sips - 2010

tópico pesquisado, “pode ser explicada pelo fato de 57,7% dos entrevistados nunca terem sido assaltados e nem conhecerem alguém que foi assaltado no meio de transporte que mais usam”.

A pesquisa do IPEA identificou, também, os motivos que levam a população a desistir de sair de casa ou usar outro meio de transporte. De acordo com os dados levantados, 50% das pessoas entrevistadas na região Norte mudam de planos ou desistem por falta de dinheiro. Pelos mesmos motivos aparecem os habitantes das regiões Nordeste e Sudeste, com 29,7% e 28,6%, respectivamente. A população da região Norte aparece como a primeira no índice de desistência por ausência de transporte: nada menos que 53,8% dos nortistas apontaram a carência que compromete de maneira mais contundente o direito de ir e vir do cidadão.

Pesquisas e números à parte, a realidade é que, pela primeira vez em muitas décadas, uma luz brilha no fim do túnel. Sabemos que as investigações sobre o setor de transportes são unânimes em um ponto: é a falta de alternativa, um transporte público de qualidade, que leva a população, na maioria dos casos, a fazer uso do transporte individual. Outra certeza é a de que os índices apurados pelo IPEA vão melhorar quando as intervenções previstas para o setor de transportes – notadamente o pacote de obras ferroviárias – forem concluídas visando à realização da Copa do Mundo de Futebol e os Jogos Olímpicos. A vitória nos campos, quadras e ginásios nunca é certa – e os uruguaios que venceram o Brasil na final em 1950 são o maior exemplo – mas é possível afirmar que nossas cidades terão muito a ganhar no campo do transporte público nos próximos anos.

the fact that 57.7% of those asked have never been mugged or know someone who was, while using their choice of transportation.”

The IPEA survey also identified the reasons why people chose not to leave their homes or use other means of transportation. According to data collected, 50% of those surveyed in the North region change plans or give up because of lack of money. For the same reason, people from the Northeast and Southeast, with 29.7% and 28.6% respectively, do the same. The population of the northern region is the first when it comes to desisting rate for lack of transportation: no less than 53.8% of Northerners pointed out the lack the compromises in a more strongly way the right of citizens to come and go.

Researches and numbers aside, the reality is that for the first time in many years, a light shines at the end of the tunnel. We know that studies about the transportation sector are unanimous in one aspect: it is the lack of quality public transportation alternatives that drives the population, in most cases, to use individual transportation. Another certainty is that the figures collected by the IPEA will improve when the interventions planned for the transportation sector are concluded, aiming at hosting the World Cup and the Olympics.

The most important projects include railway transportation. Victory is never certain on fields, courts or gymnasiums – the Uruguayans who beat Brazil in 1950 are the best example – but one can say that our cities will win big time in the field of public transportation over the next few years.

Você já foi assaltado (ou conhece alguém que já foi) usando o meio de transporte que mais usa?
Have you ever been mugged (or know someone who has) using your choice of transportation? (%)

	BRASIL BRAZIL	SUL SOUTH	SUDESTE SOUTHEAST	CENTRO-OESTE MID-WEST	NORDESTE NORTHEAST	NORTE NORTH
SIM, JÁ FUI ASSALTADO <i>YES, I HAVE BEEN MUGGED BEFORE</i>	6.9	5.4	9.6	7.8	4.3	4.9
SIM, CONHEÇO QUEM JÁ FOI ASSALTADO <i>YES, I KNOW SOMEONE WHO HAS BEEN MUGGED BEFORE</i>	30.4	21.0	33.2	19.0	35.3	34.2
SIM, JÁ FUI ASSALTADO E CONHEÇO QUEM JÁ FOI <i>YES, I HAVE BEEN MUGGED BEFORE AND I KNOW SOMEONE WHO HAS, TOO</i>	4.6	1.5	4.6	1.9	6.5	7.6
NÃO NUNCA FUI ASSALTADO, NEM CONHEÇO QUEM JÁ FOI <i>NO, I HAVE NEVER BEEN MUGGED AND I DON'T KNOW ANYONE WHO HAS</i>	57.7	71.7	52.2	70.7	53.8	53.0

Fonte/Source: Sips - 2010

RIO: TRILHOS AVANÇAM RUMO AO PODIUM

RIO: RAILS RACE TOWARD THE FINISH LINE

Obras e projetos transformam a cidade em canteiro de obras

Alguns anos ainda separam o Rio de Janeiro e o Brasil dos mais importantes eventos esportivos mundiais: a Copa do Mundo de Futebol, em 2014, e os Jogos Olímpicos, em 2016. Mas já é possível vislumbrar pelo menos em uma modalidade – a mobilidade urbana – um forte candidato ao título ou a uma medalha. Trata-se do transporte metroferroviário de passageiros que, até lá, terá acumulado um cartel de obras e projetos que seguramente levarão ao *podium* a cidade do Rio de Janeiro. Foi essa a impressão deixada pelo secretário de Transportes do estado do Rio de Janeiro, Júlio Lopes, após encontro que atraiu os associados do Simefre à sede da entidade no último mês de março.

Tendo a seu lado o presidente do Simefre, José A. F. Martins, Júlio Lopes lembrou aos presentes que o estado do Rio vem vivendo um momento de extraordinário crescimento, sobretudo no setor ferroviário. De acordo com o secretário, o governo fez um acordo com a construtora Odebrecht – que acabara de adquirir o controle acionário da Supervia – para investir R\$ 2.400 bilhões até 2016. “Os recursos serão usados basicamente para renovar toda a frota de 168 trens da empresa que administra a malha da antiga Rede Ferroviária até os Jogos Olímpicos de 2016”, adiantou Lopes.

Encomendas à vista

A metade dos recursos será liberada pelo Banco Mundial neste mês de junho – os R\$ 1.200 bilhão restantes são a contrapartida da Odebrecht – e a orientação do governador do estado do Rio de Janeiro, Sérgio Cabral, é, segundo seu secretário de Transportes, fazer todo o possível para que os vencedores da licitação



Julio Lopes, Secretário de Transportes do Estado do Rio de Janeiro
Julio Lopes, Rio de Janeiro's State Secretary for Transportation

Works and projects turn the city into a construction site

A few more years still separate Rio de Janeiro and Brazil from the most important sporting events in the world: the Soccer World Cup in 2014 and the Olympic Games in 2016. It is possible, however, to distinguish at least in one modality – urban mobility – as a strong candidate for a title or a medal. It is the passenger's subway and railway transportation that, by then, will have accumulated a record number of works and projects that will surely take the city of Rio de Janeiro to the podium. This was the

impression left by the Secretary of Transportation of the state of Rio de Janeiro, Júlio Lopes, after a meeting that attracted Simefre's members to the headquarters of the corporation last March. With Simefre's president José Martins by his side, Júlio Lopes reminded those who were present that the state of Rio de Janeiro has been experiencing a period of extraordinary growth, especially in the railroad industry. According to the Secretary, the government struck a deal with the construction company Odebrecht – which just acquired a controlling stake in Supervia – to invest R\$ 2,400 billion by 2016. “The funds will be used primarily to renew the entire fleet of 168 trains, which belong to the company that administrates the mesh of the old Railway Network, until the Olympic Games in 2016,” said Lopes.

Orders in sight

Half of the funds will be released by the World Bank in June – the remaining R\$ 1,200 billion are the contribution by Odebrecht. The orders of the Governor of the State of Rio de Janeiro, Sérgio Cabral, according to his Secretary of Transport, is to do everything possible to award the winning bids to companies well established within Brazil, but only if the prices offered are

sejam empresas estabelecidas no Brasil – desde que os preços favoreçam a população. A uma plateia atenta, Júlio Lopes explicou que o objetivo é ter o melhor trem, o mais rápido possível e pelo menor preço. “Acreditamos ser possível trazer essa demanda para o parque da indústria nacional. E a regra do jogo, que o governador me autorizou a transmitir, é levar em conta não só as condições de fabricação, mas também a capacidade de entrega”.

E os investimentos não param por aí. O Estado adquiriu outros 30 trens – fabricados na China a serem entregues em junho – e trinta composições de origem coreana que já estão circulando. Júlio Lopes comemorou a evolução do transporte ferroviário de passageiros na cidade. Segundo o secretário, só esse acréscimo de oferta elevou de 300 mil passageiros/dia, em 2007, para 510 mil/dia no ano passado a parcela da população que voltou a usar trens em seus deslocamentos. “Isso para São Paulo não é nada, mas para o Rio de Janeiro é muito representativo” – sublinhou.

Cargas e Mobilidade

Outro exemplo de que o Estado está fortemente concentrado na recuperação de sua indústria ferroviária, argumentou o secretário, é o compromisso assumido pelo governo Sérgio Cabral de reconstruir 50 quilômetros de linha férrea que saem do Porto do Rio. Voltado para o transporte de cargas, o trecho passa pelo Comperj, o novo pólo petroquímico, e vai até o Porto de Açu – que é o maior da América do Sul. De acordo com Júlio Lopes, a nova ferrovia é estratégica por sua localização – entres as cidades de São João da Barra e Campos, vizinha a Macaé, de onde são extraídos 85% do petróleo brasileiro. “Além disso, a região conta com um estaleiro da Hunday; vai ter uma indústria siderúrgica; dispõe de um ponto de geração de energia; um conjunto considerável de indústrias e um protocolo assinado com a Nissan Automóveis” – argumentou.



Obra da Linha 4 que ligará a Barra da Tijuca a Zona Sul do Rio
Line 4 construction works connecting Barra da Tijuca and the South Side

a benefit to the population. To an attentive audience, Júlio Lopes explained that the goal is to have the best trains, as soon as possible trains, as soon as possible. “We believe it is possible to present this demand to the domestic industry and, the new rules of the game that the governor authorized me to convey, is to consider not only the manufacturing situation, but also the ability to deliver.”

And the investments do not stop there. The state has acquired thirty more trains – made in China and to be delivered next June – and thirty other compositions made in Korea, that are already circulating. Júlio Lopes celebrated the progress of passenger rails in the city. According to the Secretary, just this increase in number

of trains has raised the number of passengers per day from 300,000 in 2007 to 510,000 passengers per day last year, the number of people who started using trains again as a transportation mode. “In São Paulo this is nothing, but in Rio de Janeiro this is very significant” – highlighted the Secretary.

Cargo and Mobility

Another example of how strongly focused the state is on the recovery of its rail industry, is the commitment of the Sérgio Cabral administration to rebuild 50 km (32 mi) of railway line starting at the Port of Rio, argued the Secretary. Mainly focused on cargo transportation, the stretch passes through the Comperj (new petrochemical complex) and travels all the way to the Port of Açu, which is the largest in South America. According to Júlio Lopes, the new railway is in a strategic location – between the cities of São João da Barra and Campos and near Macaé, from where 85% of Brazilian oil is extracted. “Furthermore, a Hyundai shipyard is located in the region and a steel mill will be there in the future. The region counts with a power generation plant, a considerable number of industries and a deal signed with Nissan Automobiles” – he said.

O crescimento populacional experimentado por essas cidades na última década trouxe – além do desenvolvimento – problemas de mobilidade que também estão sendo atacados pela atual administração do Estado. Lopes assinalou, durante o encontro, que entre Rio das Ostras e Macaé gasta-se, pela manhã, até hora e meia para percorrer os 26 quilômetros que separam as cidades. Como a área tem leitos ferroviários adormecidos, muitos deles invadidos e outros ativos, o governo está investindo em intervenções voltadas para a mobilidade. “Já estamos fazendo um Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) num dos ramais, aproveitando 14 quilômetros disponíveis em Macaé para ligá-la até a cidade de Campos”.

Os VLTs vão ser implantados ainda na cidade do Rio de Janeiro para oferecer opções de transporte coletivo para a população e desafogar o trânsito no Centro da cidade. Ali, 13 quilômetros serão licitados visando à circulação de VLTs num trajeto que sai da área portuária em direção à estação das barcas, na Praça XV, dali até a Praça Tiradentes, Avenida Rio Branco e o Aeroporto Santos Dumont. “Os entendimentos com a Companhia de Concessões Rodoviárias (CCR) já estão inclusive adiantados”, disse o secretário estadual de Transportes. Já no segmento metroviário, Júlio Lopes citou a Linha 4 do Metrô – que vai ligar o Centro da Cidade à Barra da Tijuca em menos de 35 minutos. As obras, aliás, seguem a todo vapor desde junho de 2010 e serão de grande valia não só para os eventos esportivos, mas para o futuro da cidade.

A uma plateia composta tanto por *players* do setor ferroviário quanto por representantes do segmento rodoviário, Júlio Lopes assegurou que o volume de obras metroferroviárias previstas para o Rio de Janeiro não deve despertar nenhum sentimento de competição entre os trilhos e as rodas. Ele citou três importantes cidades nas quais os trens e os ônibus convivem harmoniosamente em prol da mobilidade urbana: Paris, Madri e Londres. Na capital inglesa, advertiu, a frota urbana rodoviária duplicou, na última década, mesmo com todos os investimentos metroviários lá existentes. A razão é simples. De acordo com Lopes, quando o veículo individual é retirado da superfície – Londres restringe a circulação de carros particulares com a cobrança de pedágio – o único meio capaz de repor o transporte de passageiros é o ônibus. Para o secretário o clima competitivo vai ficar exclusivamente nos estádios e ginásios onde vão ser disputados os jogos de futebol da Copa e as modalidades esportivas das Olimpíadas. “A indústria rodoviária, portanto, não tem o que perder” – concluiu Júlio Lopes.

The population growth experienced by these cities during the last decade brought – besides the development – mobility problems that are also being tackled by the current state administration. Lopes pointed out during the meeting that in the morning it can take up to one and a half hours to travel the 26 km (16 mi) between Rio das Ostras and Macaé. Since the area has laid railroads – many of them invaded and other active – the government is investing in interventions aimed at increasing mobility. “We’re already placing a Light Rail Vehicles (LRV) in one of the extensions, taking advantage of the 14 km (8.7 mi) available in Macaé to connect it to the city of Campos.”

LRVs will also be implemented in the city of Rio de Janeiro to offer transportation options to the population and relieve traffic in the downtown area. In the city, 13 km (8 mi) will be open for bidding, aimed at having the LRVs circulating in a trajectory starting in the port area, traveling toward the ferry station at XV Square, then to the Tiradentes Square, Rio Branco Avenue and Santos Dumont Airport. “The negotiations with CCR are already well under way” – said the State Secretary of Transportation of Rio de Janeiro. Regarding the subway, Júlio Lopes cited the Metro Line 4, which will link Downtown to Barra da Tijuca in less than thirty five minutes. The project has been in full swing since June 2010 and will be of great value not only for use during the sporting events but also for the future of the city.

In front of an audience composed of both railroad industry players and representatives of the roadway segment, Júlio Lopes assured that the volume of metro-railway projects planned for Rio de Janeiro should not arouse any sense of competition between the rails and roads. He mentioned three major cities where trains and buses coexist harmoniously to promote urban mobility: Paris, Madrid and London. In the British capital, he warned, the urban automotive fleet has doubled during the last decade, even with all the investments made in the rails already in place. The reason is simple. According to Lopes, when the individuals’ vehicles are barred from the roads (London restricts the circulation of private cars by imposing toll charges) the only way to accommodate the transportation of passengers is the bus. For the Secretary of Transportation, the competitive atmosphere will remain exclusively in the stadiums and arenas where the World Cup soccer games and the Olympic sports will be played. “The roadway industry, therefore, has nothing to lose” - Júlio Lopes concluded.

PERFIL SUPERVIA

SUPERVIA INVESTE PESADO

O volume de obras previstas para o setor de transportes na cidade do Rio de Janeiro está gerando uma saudável e proveitosa união entre o poder público e a iniciativa privada. E seu melhor exemplo é, sem dúvida, a recente participação da Odebrecht na concessionária SuperVia – responsável pela operação e administração dos trens metropolitanos da região. Para o presidente da concessionária, Carlos José Cunha, o ingresso da Odebrecht no segmento da mobilidade urbana é fruto da sinergia existente entre uma das maiores construtoras de obras públicas do país e o leque de projetos e intervenções ora em curso na estrutura ferroviária. “Estamos investindo bastante e firmamos com o governo do estado o compromisso de adquirir novos trens e aperfeiçoar todo o sistema” – afirmou o executivo.

O programa de investimentos da empresa é ambicioso e prevê a alocação de R\$ 1,2 bilhão nos próximos cinco anos, o que garante a aplicação, em média, de R\$ 250 a R\$ 300 milhões em cada exercício. De acordo com Carlos Cunha, a Odebrecht já assumiu, em 2011, a aplicação de recursos da ordem de R\$ 150 milhões no programa de sinalização e outros R\$ 100 milhões na reforma de trens. Já para 2012, a prioridade será investir fortemente na via permanente e na reforma nas estações. “Nosso objetivo é dobrar a capacidade de transporte de passageiros, hoje na casa de 500 mil, para 1 milhão/dia em 2015”.

O presidente da SuperVia lembrou que as ações num segmento como o de transportes produz efeitos de médio e longo prazos, já que comprar um trem é um processo que demanda dois ou três anos. Por isso, de acordo com ele, a empresa tem um programa de intervenções mais imediatas cujos benefícios os usuários vão perceber a partir de agora. Um deles é a melhoria da sinalização e o conseqüente aumento da segurança no sistema. “Estamos também mudando e adaptando as estações no que diz respeito à acessibilidade e criando mais espaços, com conforto e segurança, para os usuários”.

A Odebrecht assume a SuperVia, assim, atuando em todas as frentes. Carlos Cunha explica porquê.

“Na via permanente, por exemplo, o objetivo é aperfeiçoar o sistema, num prazo de seis ou sete anos, substituindo todos os dormentes de madeira por peças de concreto em todas as linhas. “Já estamos inclusive em processo de implantação de uma fábrica de dormentes dentro de nossas próprias unidades” – adiantou. Na parte de rede aérea e elétrica, a empresa também vai dar “um up-grade em todas as nossas subestações, substituindo o cabeamento e nos preparando para receber 120 novos trens”.

Ainda de acordo com o presidente da SuperVia, as questões contratuais e o andamento dos projetos estão em fase adiantada. O projeto de sinalização já está contratado junto a Bombardier e a reforma dos trens já foi iniciada com a participação de empresas nacionais que estão desenvolvendo a instalação de ar condicionado nos trens que ainda não dispunham deste sistema. Uma delas é a T’TRANS, mas a SuperVia está em negociação com outras. “A ideia é dividir a reforma de 73 trens entre três ou quatro empresas para ganhar em agilidade”.

As vésperas de receber o primeiro dos 30 trens adquiridos pelo estado à indústria chinesa – em julho próximo o governo do Rio licita outros 60 – Carlos Cunha lembra que os acionistas da SuperVia aprovaram a antecipação da compra de outras 30 composições, prevista para 2015. “Vamos iniciar as negociações ainda este ano” – garantiu o executivo. O presidente da concessionária disse que está abrindo o diálogo com a indústria nacional e que já foi procurado pela Alstom e Siemens.

Segundo ele, a preferência era que os trens fossem feitos aqui, até porque isso facilita o acompanhamento no período de fabricação e garante melhor atendimento na manutenção e na reposição de peças. “No entanto, somos empresários e dependemos das condições comerciais que vão ser oferecidas” – concluiu.





SUPERVIA PROFILE

SUPERVIA INVESTS HEAVILY

The volume of works foreseen for the transportation projects in the city of Rio de Janeiro has generated a healthy and fruitful partnership between the public sector and private initiative. The best example, without a doubt, is the recent

participation by Odebrecht in the SuperVia concession. The concessionary is in charge of the operation and administration of all metropolitan trains in the region. According to the concessionary's President, Carlos Jose Cunha, Odebrecht's ingress into the urban mobility segment is the result of the existing synergy between one of the biggest government contractors in the country and the wide gamut of projects and interventions, now taking place in the rail infrastructure. "We are investing heavily and entered into an agreement with the state government, to acquire new trains and perfect the entire system" affirms the executive.

The company's investment program is ambitious and provides for the allocation of R\$ 1.2 billion during the next five years. This will guarantee the application of R\$ 250 million to R\$ 300 million to each exercise. According to Carlos Cunha, Odebrecht has already committed resources of around R\$ 150 million to the program of signaling, and R\$ 100 million more to the refurbishing of trains, all of this in 2011. During the year 2012, the priority will be strong investment in the installed line and refurbishing of the stations: "Our objective is to double the passenger transportation capacity, today around five hundred thousand, up to one million passengers per day by 2015."

SuperVia's president reminded us that actions in a segment such as transportation, produces results in the medium and long runs. This is due to the fact that purchasing a train is a process that requires two to three years. For this reason, according to the executive, the company has a program of more immediate actions. Beginning today, the users will see and feel

the results of these more immediate actions. One of these actions is the improvement of signaling system and the resulting increase in safety on the lines. "We are also changing and adapting the stations to increase accessibility, creating more space, thus creating more comfort and safety for the users."

Odebrecht takes over SuperVia, thus, becoming active on all fronts. Carlos Cunha explains why: "In the installed line, for example, the objective is to perfect the system during the next six or seven years. We plan to substitute old wooden railway ties by concrete ones, on all the lines. Actually, we have already started to implement a railway tie factory inside our own units" he says. The aerial and electric networks will also be

Again according to the SuperVia's President, contractual questions and the pace of the projects are well advanced. The signaling project has already been contracted with Bombardier. The refurbishing of trains has already been initiated with the participation of Brazilian companies that are already installing air conditioning systems in the trains that still were not equipped with the systems. One of those companies is T'TRANS, but SuperVia is already negotiating with others: "The idea is to spread the refurbishing of seventy three trains between three or four companies in order to become more nimble.

On the verge of taking delivery of the first of the thirty trains acquired by the state from the Chinese industry (during next July the state will open bids for sixty more), Carlos Cunha reminds us that SuperVia's shareholders have also approved moving up the purchase thirty compositions planned for 2015. "We are going to initiate negotiations during this year" guarantees the executive. The concessionary's President stated that he has opened the dialogue with the domestic industry and, that Siemens and Alstom have already reached out to him.

According to him, the preference is for trains made in the country. Domestic production would allow for easier tracking of the fabrication process, would make procuring replacement parts easier, and would make maintenance more readily available: "However, we are businessmen and we depend on the commercial conditions that will be offered" he concludes.

SÃO PAULO: INVESTIMENTOS CONTINUADOS

SÃO PAULO: CONTINUING INVESTMENTS

Maior metrópole da América do Sul está na vanguarda do transporte de passageiros sobre trilhos

A maior e mais importante cidade do País não fica para trás quando o assunto é investir em transporte público e contemplar o modal ferroviário à luz da importância que ele tem no ir e vir da população. Afinal de contas, não é de hoje que o governo do estado de São Paulo vem alocando recursos continuados não só na ampliação de sua estrutura ferroviária, mas na extensão da mais eficiente linha de metrô existente no País. Melhor prova disso é o volume de investimentos que a administração estadual pretende investir na Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) até 2014: R\$ 19,6 bilhões. Durante palestra proferida na Rail and Metro Latin America, no último mês de maio, o presidente da CPTM, Mário Manuel Bandeira, disse que o valor estimado destas aplicações engloba os projetos de extensão da Linha 9-Esmeralda (que ligará Grajaú a Varginha), o expresso ABC e o trem de Guarulhos. Na ocasião, o executivo adiantou que os recursos serão também usados para financiar parte do projeto inicial dos trens regionais para Sorocaba, Jundiaí e Santos.

Não é por outro motivo que o índice de satisfação dos usuários da CPTM foi o que mais cresceu no setor de transportes na cidade de São Paulo – alcançando um percentual da ordem de 54%. O índice ainda é considerado baixo pelos executivos da Companhia, mas vai evoluir. “Investimos em 105 trens, dos quais 50 já estão em operação e outros 55 já estão sendo fabricados para entrar em operação até o final de 2012” – adianta o gerente de operações



Jurandir F. R. Fernandes, Secretário dos Transportes Metropolitanos
Jurandir F. R. Fernandes, Secretary of Metropolitan Transports

The largest metropolis in South America is on the forefront of passenger rail transport

The largest and most important city in the country does not fall behind when it comes to investing in public transportation, and considering railroads in light of the importance it has in the movement of people. After all, it is not news that the state government of São Paulo has been allocating continued resources not only to expand its railway

infrastructure. The government is also investing in the expansion of the most efficient metro line in the country. The best evidence is the volume of investments that the state government is going to invest in the São Paulo Company of Metropolitan Trains (CPTM) by 2014: R\$ 19.6 billion. During a lecture given at Rail and Metro Latin America, last May, CPTM's President, Mario Manuel Bandeira, stated that the estimated value of these applications involves the extension projects of Line 9-Esmeralda (linking Grajaú to Varginha), ABC express and the train from Guarulhos. During the occasion, the executive said that the resources will also be used to finance part of the initial works on the regional train lines to Sorocaba, Jundiaí and Santos.

This was the main reason that the satisfaction rate of CPTM's users was the fastest growing in the transportation sector in São Paulo – reaching a rate of around 54%. The index still is considered low by company executives, but it will increase. “We invested in one hundred and five trains, fifty of which are already operating and fifty five others are already being manufactured and will be in operation by the end of 2012” – says CPTM's Operations Manager,

da CPTM, Francisco Perrini. E as melhorias não param por aí. A empresa pública está capacitando o sistema de energia, recuperando vias e investindo em operações. “A troca do sistema de sinalização de seis linhas vai permitir, com a chegada dos novos trens, a diminuição dos intervalos da circulação das composições” – acrescenta Perrini.

Melhorias e inaugurações

Além da redução dos intervalos, os investimentos – parte oriundos do BNDES e de uma Parceria Público-Privada (PPP) do governo paulista – vão elevar de 1,6 milhão para 7 milhões de passageiros/dia a capacidade de transporte do sistema em 2014. Nada mal para uma empresa que completa 20 anos em 2012 em pleno processo de desenvolvimento. Os números falam por si. Nos últimos cinco anos, 36 novas estações foram entregues à população, dez outras estão em obras e 34 trens foram reformados (além dos 50 novos já em circulação). Uma realidade muito diferente da situação caótica herdada pela CPTM à época de sua fundação – quando pingentes, surfistas, arrastões, longos intervalos entre as composições e condições precárias nas estações faziam parte do cotidiano dos usuários.

Assim como a CPTM trabalha para aprimorar a estrutura ferroviária na cidade de São Paulo e em seus arredores, o Metrô paulista também investe para ampliar ainda mais o alcance de suas linhas. E o volume de obras em curso e de inaugurações previstas na maior cidade da América do Sul não deixam dúvidas. A começar pelas melhorias em curso. Atualmente, a Companhia do Metropolitano de São Paulo está reformando as partes internas dos 98 trens originais das linhas 1 – Azul e 3 – Vermelha. Os investimentos são da ordem de R\$ 1,75 bilhão e a retirada dos assentos, ora em curso, vai ampliar significativamente a capacidade de passageiros transportados.

Sistemas integrados

A Alstom é uma das empresas encarregadas da reforma dos trens – que têm de 25 a 30 anos de uso. Com a reforma, segundo os técnicos encarregados, a capacidade nas composições da Linha 1 vai aumentar para 2.082 passageiros por trem (com seis vagões) – um ganho de 150 vagas. Já na Linha 3, os trens ganharão espaço para mais 126 usuários. De acordo com o diretor do setor de Transportes da Alstom do Brasil, Ramon Fondevilla, como o metrô opera em trajetos mais curtos, o passageiro pode viajar de pé. “Na reforma são implantados sistemas

Francisco Perrini. The improvements will not stop there. The government owned company is improving the energy system, restoring roads and investing in operations. “The change in the signaling system of six lines will allow, with the arrival of the new trains, for the reduction of the intervals between trains” – adds Perrini.

Improvements and inaugurations

Besides the reduction of intervals, the investments – part from the BNDES and from a Public Private Partnership (PPP) stemming from the State government – will increase the system’s transportation capacity from 1.6 million to 7 million passengers per day by 2014. Not bad for a company that will celebrate 20 years in 2012, while this improvement process is taking place. The numbers speak for themselves. Over the past five years, 36 new stations were inaugurated, ten more are under construction and thirty four trains were refurbished (in addition to the fifty new ones already in circulation). It is quite a different reality from the chaotic situation that CPTM inherited at the time of its foundation – when people hanging from the trains, surfers, robberies, long intervals between trains and stations in poor conditions, were part of everyday users.

Just as CPTM works to improve the railway infrastructure in the city of São Paulo and its surroundings, the São Paulo Metro also invests to further expand the reach of their lines. The volume of work in progress and planned inaugurations in the largest city in South America leave room for doubts. The process starts with the ongoing improvements. Currently, Subway Company of São Paulo is refurbishing the inside of the original ninety eight trains of 1 – Blue and 3 – Red lines. The investments are in the order of R\$ 1.75 billion and removing the seats, which is now underway, will significantly expand the passenger transportation capacity.

Integrated Systems

Alstom is one of the companies in charge of refurbishing the trains, which have 25 to 30 years of use. After the refurbishing process is concluded, according to the technicians in charge the capacity on trains will increase to 2,082 passengers per train (with six wagons). This is a capacity increase of one hundred fifty passengers. On Line 3, the trains will gain passenger capacity for over one hundred twenty six more users. According to the sector’s director of Alstom’s Transport of Brazil, Ramon Fondevilla, as the subway operates on shorter routes, passengers

de detecção de fumaça, circuito interno de câmeras, novo sistema para as portas e freios mais modernos; o conforto, então, é maior” – explica o executivo.

Permanentemente preocupado com a melhoria das instalações existentes, o metrô paulista não se descuidava também de inaugurar outras estações. No último mês de maio, o governador Geraldo Alckmin inaugurou a estação Pinheiros – a quarta estação da Linha 4 e a 62ª estação do sistema metropolitano da cidade. A inauguração vai aumentar a demanda da Linha 4 – Amarela – dos atuais 40 mil para 240 mil passageiros/dia. O aumento é resultado de outra preocupação do governo paulista: a integração metrô/trens da CPTM. Aliás, desde o início de junho último a linha 9 – Esmeralda, da Companhia Paulista de Trens Municipais (CPTM) está integrada, por meio de passarela, à estrutura metropolitano da cidade. Na cerimônia de inauguração da estação Pinheiros, Alckmin anunciou que vai antecipar as próximas inaugurações do ramal previstas para dezembro. “As estações Luz e República devem começar a funcionar até o fim de outubro” – prometeu ele.

Outro indicador seguro de que o transporte coletivo é uma das principais prioridades do governo paulista – e os trilhos têm um lugar de destaque neste processo – é a construção do monotrilho entre o Aeroporto de Congonhas, na zona sul de São Paulo, e a região do Morumbi, a Linha 17– Ouro do Metrô. O governo espera um parecer favorável sobre o processo judicial que envolve o empreendimento. “O desembargador deve dar essa análise brevemente e se Deus quiser haverá compreensão. Há muita gente que quer e há aqueles que não querem. Todos têm de ser respeitados”, disse o secretário de Transportes Metropolitanos, Jurandir Fernandes.

A construção do monotrilho está impedida devido a uma liminar obtida pela Sociedade dos Amigos de Vila Inah (Saviah), que entrou na Justiça com uma ação civil pública alegando falta de licença ambiental e projeto básico. De acordo com o secretário, a obra é importante porque está intimamente relacionada com o mais importante e popular evento esportivo do mundo: a Copa do Mundo de Futebol. “Queremos o monotrilho pronto para maio de 2014. Agora, se nós não conseguirmos assinar o contrato até julho deste ano, só conseguiremos começar a obra em dezembro, janeiro (de 2012), e aí não dá mais tempo”, explicou o secretário.

Mais um bom exemplo de que a cidade de São Paulo está na vanguarda do transporte de passageiros sobre trilhos no País.

can travel standing up. “During the refurbishing, smoke detection systems, surveillance cameras, a new system for the doors and more modern brakes will be installed, making the ride more comfortable” – explains the executive.

Constantly concerned with the improvement of existing facilities, the São Paulo subway does not neglect to inaugurate new stations. Last May, governor Geraldo Alckmin inaugurated Pinheiros station – the fourth station of Line 4 and the 62nd station of the city’s metro system. The opening will increase the demand on Line 4 – Yellow – from the current forty thousand to two hundred forty thousand passengers per day. The increase is the result of another concern of the State government: the integration metro/ trains of CPTM. Besides, since early June line 9 – Esmeralda from the São Paulo Company of Municipal Trains (CPTM), is integrated through walkway to the structure of the city subway. During the inauguration ceremony of the Pinheiros station, Alckmin said he will anticipate the next openings of the extension line planned for December. “The Luz and Republic stations should begin to operate by the end of October “- he promised.

Another reliable indicator that public transportation is a top priority for the State government – and the rails have a prominent position in this process – is the construction of the monorail that will connect the Congonhas Airport in São Paulo’s south zone, to the region of Morumbi and metro Line 17 – Gold. The government expects a favorable decision on the legal proceedings involving the project. “The chief judge should publish the decision soon and hopefully there will be an understanding. There are many people who want the metro and there are those who do not. All opinions must be respected” said Secretary of Metropolitan Transport, Jurandir Fernandes.

The construction of the monorail has been halted due to an injunction obtained by the Society of Friends of Vila Inah (Saviah), which filed a civil action alleging lack of environmental permits and basic design. According to the secretary, the work is important because it is closely related to the most important and popular sporting event in the world: the Soccer World Cup. “We want the monorail ready by May 2014. Now, if we cannot sign the contract until July of this year, then we’ll only be able to start the work in December or January (2012), and then we will not have enough time”, explained Secretary.

This is another good example that the city of São Paulo is at the forefront of passenger rail transport in the country.

“TRANSPORTE DE PASSAGEIROS SOBRE TRILHOS AINDA CARECE DE INVESTIMENTOS”

“PASSENGER’S RAIL TRANSPORTATION STILL NEEDS INVESTMENTS”

Criada com a finalidade de aglutinar as entidades do setor, a Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos) marca, entre outras coisas, o ingresso do tema da mobilidade urbana na esfera da Confederação Nacional do Transporte (CNT). Em entrevista exclusiva concedida à Série Estudos Ferroviário, o presidente da entidade Joubert Flores — que também é diretor do Metrô Rio — defende a ampliação do volume de recursos no setor, sejam eles públicos ou privados, e um planejamento integrado capaz de articular todos os modais de transporte em benefício da população. O executivo defende também a imediata definição do marco regulatório ferroviário e a utilização conjunta da malha por operadores de cargas e passageiros.

Série Estudos Ferroviário – Fale sobre o surgimento da ANPTrilhos

Joubert Flores – A Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos) surgiu da necessidade de se constituir uma associação que agregasse o setor de transporte de passageiros sobre trilhos no país. Sua tarefa é defender os interesses do setor junto às diversas esferas do governo, sejam elas Federais ou Estaduais. Seu quadro de associados congrega toda e qualquer empresa ou associação, de caráter público ou privado,



JOUBERT FLORES

Presidente da ANPTrilhos *President of ANPTrilhos*

Created with the purpose of bringing together entities in the sector, the National Association of Passengers’ Rail Transportation (ANPTrilhos) determines, among other things, the insertion of the urban mobility theme in the sphere of the National Confederation of Transport (CNT). In an exclusive interview to Railway Studies Series, the organization’s president Joubert Flores — who is also the director of the Metrô Rio — supports the expansion of the resources volume in the sector, whether public or private, and the integrated planning capable to connect all transportation modes to benefit the population. The executive also argues for the immediate definition of the railroad regulatory framework and the joint use of the matrix for cargo operators and passengers.

Railway Studies Series – Talk about the emergence of ANPTrilhos

***Joubert Flores** – The National Association of Passengers’ Rail Transportation (ANPTrilhos) arose from the need to form an association that would embrace the passenger rail transportation industry in the country. Its task is to defend the interests of the industry together with the various spheres of the government, whether Federal or State. The membership includes any company or association of public and private character that*

que seja prestadora de serviço público de transporte de passageiros sobre trilhos ou assemelhado, ou que seja controladora de empresa concessionária de serviço público deste tipo de transporte. Atualmente o quadro de associados da entidade conta com o Metrô Rio, SuperVia, Associação Brasileira dos Operadores de Trens Turísticos e Culturais (ABOTTC), Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF), Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (ABIFER) e a Siemens Ltda. A ANPTrilhos está filiada tanto à Confederação Nacional do Transporte (CNT), quanto à Câmara Interamericana de Transportes (CIT). No caso da CNT, essa filiação foi de suma importância, pois levou para dentro dessa Confederação um setor que ainda não tinha espaço, abrindo a pauta para discussão de temas relevantes para o nosso modal.

“Centros urbanos congestionados afetam bem estar da população e prejudicam setor produtivo”

“Traffic jammed cities affect the well-being of the population and hinder the production sector”

provides a public service of passenger rail transportation or similar, or is the parent company of public services' concessionaries involving this type of transport. Currently, the framework of the associated entities has the Metrô Rio, SuperVia, the Brazilian Association of Tourism and Culture Train Operators (ABOTTC), the National Association of Railway Transporters (ANTF), the Brazilian Railway Industry Association (ABIFER) and the Siemens Ltd. The ANPTrilhos is affiliated to both the National Confederation of Transport (CNT) and the Inter-American Board of Transport (CIT). In the case of CNT, the affiliation was very important, as it brought into this Confederation a sector that had not had a chance before, opening up the agenda for discussion of topics relevant to our industry.

Série Estudos Ferroviário – Qual papel será desempenhado pela entidade?

Joubert Flores – O trabalho da ANPTrilhos parte das necessidades e anseios de seus associados e dos usuários de seus serviços, buscando tornar concretas ações na defesa dos interesses do setor. Para cumprir seu objetivo, o papel da ANPTrilhos será o de manter estreita colaboração com os poderes públicos, promovendo troca de informações e estudos destinados ao aperfeiçoamento do Sistema Nacional de Transporte sobre Trilhos, bem como da legislação pertinente. Vamos incentivar também o intercâmbio de informações com entidades afins e estimular a produção técnica e científica de trabalhos relacionados ao setor de passageiros sobre trilhos. O objetivo é solucionar problemas comuns e melhorar os métodos junto aos órgãos públicos em geral.

Série Estudos Ferroviário – O transporte de cargas sobre trilhos renasceu a partir das privatizações, nos anos 90, após um longo período de estagnação. O senhor diria que o de passageiros foi contemplado da mesma forma no mesmo período?

Joubert Flores – O setor de transporte de passageiros sobre trilhos no país teve, durante muito tempo,

Railway Studies Series – What role will the entity play?

Joubert Flores – ANPTrilhos' duty comes from the needs and aspirations of its members and users of its services, seeking to take concrete actions in defense of the interests of the sector. In order to fulfill its objective, the role of ANPTrilhos will be to maintain close cooperation with public authorities, promoting the exchange of information and studies aimed at improving the National System of Rail Transport, as well as the relevant legislation. We will also encourage the exchange of information with similar entities and stimulate technical and scientific production of works related to the sector of passengers on rail. The goal is to solve common problems and improve the methods together with public agencies in general.

Railway Studies Series – After a long period of stagnation, cargo rail transportation experienced a rebirth due to the privatizations in the 1990s. Would you say that the passenger sector was contemplated in the same way in the same period?

Joubert Flores – The passenger rail transportation industry in the country had, for a long time,

um desenvolvimento inexpressivo, muito lento para o tamanho e para o acelerado crescimento das cidades brasileiras. A consequência disso é bem conhecida: os grandes centros urbanos estão cada vez mais congestionados. Isso reduz não só a capacidade de mobilidade dos cidadãos, mas acarreta perda de qualidade de vida e de produtividade. Ainda assim, a decisão governamental de investimento no setor não passou, como aconteceu no transporte ferroviário de cargas, por uma decisão de privatização. Atualmente temos operadores privados operando no Rio de Janeiro, caso da SuperVia e do Metrô Rio, e operadores públicos operando, por exemplo, em São Paulo, com a CTPM e o Metrô SP. E ambos os sistemas operam muito bem e com qualidade. A grande questão que se impõe hoje é que o transporte de passageiros sobre trilhos ainda é carente de investimentos e os recursos governamentais são escassos. Mas, o país ainda não tem um sistema adequado e que atenda, com qualidade, a toda a demanda dos principais centros urbanos.

Série Estudos Ferroviário – Qual caminho deve ser percorrido para que essas metas sejam atingidas?

Joubert Flores – A ANPTrilhos defende, como ponto central, a ampliação do investimento no setor, seja ele público ou privado. Se o governo, federal ou estadual, tem capacidade de investir para garantir um transporte de qualidade e adequado à realidade das cidades, que ele faça esse investimento. Por outro lado, em cidades onde o governo não tenha essa capacidade, que se pense em estadualizar o sistema ou mesmo concedê-lo à iniciativa privada. Dessa forma garante-se o investimento no setor, liberando o orçamento governamental para outras áreas, como saúde e segurança.

Série Estudos Ferroviário – A Copa do Mundo e os Jogos Olímpicos necessariamente levaram o poder público a licitar obras ferroviárias em diversas capitais. Esses empreendimentos vão impulsionar o setor?

Joubert Flores – As obras ferroviárias licitadas pelo governo federal estão hoje voltadas para o transporte ferroviário de cargas, que, no futuro poderão, de forma compartilhada, contemplar o transporte de passageiros entre regiões. Para que isso ocorra, entretanto, é necessário, em primeiro lugar, que o

irrelevant development rates, too slow for the size and the rapid growth of the Brazilian cities. The result is well known: the major urban centers are more and more congested. This not only reduces the ability of citizens' mobility, but can lead to loss of quality of life and productivity. Still, the government's decision to invest in the sector did not happen, as in cargo rail transportation, because of a decision towards privatization. We currently have private operators working in Rio de Janeiro, at SuperVia and Metrô Rio, and public operators working, for example, in São Paulo, with CTPM and Metrô SP. Both systems work very well and exhibit high quality. The big question mark for the sector today is that passenger's rail transportation is still in need of investment and government resources are scarce. But the country does not have an adequate system that meets all the demand from major urban centers with quality.

Railway Studies Series – What path should be followed in order to achieve these goals?

Joubert Flores – ANPTrilhos proposes, as its main point, the expansion of investment in the sector, whether public or private. If the federal or state governments have the capacity to invest to ensure quality transportation that is adequate to the reality of the cities, they should invest. On the other hand, in cities where the government does not have that capability, they should think about turning the system over to the state or even to private enterprises. This way, investment in the sector would be guaranteed, thus freeing the government funds to better attend other areas such as health and safety.

Railway Studies Series – The World Cup and the Olympics clearly led the government to open bids for railway works in various capitals. Will these projects boost the industry?

Joubert Flores – The railway projects procured by the federal government are now geared towards the cargo rail transportation, which in the future may include the transportation of passengers between regions. Nevertheless, for this to occur the government must, in the first place, finalize the negotiations involving the new railway regulatory framework which should enable this joint

governo finalize as discussões sobre o novo marco regulatório ferroviário, que irá possibilitar essa utilização conjunta da malha por operadores de cargas e de passageiros.

Já a Copa do Mundo e os Jogos Olímpicos têm sido fundamentais para chamar a atenção dos governos federal e estaduais com relação à mobilidade urbana. Hoje os principais centros urbanos se encontram congestionados e o transporte de passageiros sobre trilhos pode ser uma solução a mais para resolver o problema. E essa solução pode ser aplicada tanto no que se refere à movimentação regional de passageiros, quanto à urbana e/ou à turística, com a implantação dos trens turísticos e culturais.

Série Estudos Ferroviário – O velho paradigma trilhos versus rodas ainda ocupa espaço nos fóruns que discutem o transporte urbano. Como o senhor vê a questão?

Joubert Flores – Dado o atual estágio de desenvolvimento do país, não se pode mais pensar em transporte urbano de forma isolada. Os centros urbanos estão se desenvolvendo muito rápido e a população é cada vez maior. Isso exige que se pense o setor de forma integrada. O importante é otimizar os diversos sistemas existentes, com o objetivo de dar maior mobilidade à população e melhorar a qualidade de vida.

Países como França e Inglaterra investiram nesse tipo de sistema e conseguiram minimizar o congestionamento nos grandes centros. São esses exemplos que o Brasil precisa parar para analisar.

Série Estudos Ferroviário – O que é necessário fazer, então, para que a intermodalidade beneficie as populações nas grandes cidades?

Joubert Flores – Em primeiro lugar é necessário buscar um planejamento integrado e a consequente implantação de um sistema de transporte que atenda à população. Para tanto é preciso ter em mente seu acelerado crescimento. Organizar os diversos atores nesse cenário é primordial. A ideia básica é organizá-los de forma que as linhas não se tornem concorrentes, mas complementares.

“Diante do desenvolvimento atual, o transporte não pode mais ser pensado de forma isolada”

“In face of the current development, transports can no longer be considered in an isolated manner”

use of the matrix by both cargo and passenger operators. The World Cup and the Olympics have been fundamental in drawing the attention of federal and state governments with regard to urban mobility. Today, major urban centers are jammed with too many cars and passenger rail transportation can be another solution to solve the problem. And this solution can be applied to the regional movement of passengers, concerning the urban and/or tourism transportation, with the implementation of cultural and tourist trains.

Railway Studies Series – The old paradigm rail versus roads still is presently being addressed in the forums that discuss urban transportation. How do you see the issue?

Joubert Flores – Given the country's current development stage, we can no longer think of urban transportation in an isolated manner. Urban centers are developing very fast and the population keeps increasing. This requires us to think about the sector in an integrated manner. The important thing is to optimize the various existing systems, aiming at providing the population with greater mobility and improving people's life quality. Countries such as France and England have invested in these types of systems and managed to minimize traffic jams in major urban centers. These are examples that Brazil must pay attention to and analyze.

Railway Studies Series – What is then necessary to be done so the intermodality benefits the population in the big cities?

Joubert Flores – First, it is necessary to seek integrated planning and subsequent implementation of a transportation system that serves the population. For this, we must bear in mind the population's accelerated growth. To organize the various players in this scenario is elemental. The idea is organizing them in such a way that the lines do not overlap, but complement each other

A concorrência entre os diversos sistemas, numa mesma linha, dificulta a viabilidade desses modais de transporte, fazendo com que todos os agentes percam. Já a complementaridade leva à sua otimização e viabiliza todos eles. Por outro lado, é necessário trazer a iniciativa privada para participar desse tipo de discussão, tornando-a parceira do governo nas soluções e nos investimentos a serem realizados. Quando se fala iniciativa privada, estamos nos referindo tanto aos investidores, quanto à própria indústria, que trabalha na formulação de soluções diferenciadas para a implantação dos diversos sistemas de transporte, em especial, aqueles sobre trilhos.

Série Estudos Ferroviário – Outro paradigma que por vezes vem à tona é o que coloca de um lado o público e de outro o privado. Ainda há espaço para esse maniqueísmo?

Joubert Flores – Não há mais espaço para esse tipo de rivalidade no campo do transporte urbano. Os grandes centros estão totalmente congestionados, fazendo com que o país perca em produção e a sociedade em qualidade de vida. O que muitos esquecem, quando se trata de concessão, é que o sistema continua sendo público, apenas construído ou operado por uma empresa/grupo privado, que paga ao governo um valor pela concessão e ainda mantém os sistemas operando com certos níveis de qualidade pré-definidos pelo próprio governo. É importante ressaltar que, nesse caso, ao final da concessão, o sistema retorna ao governo, que pode decidir operá-lo por conta própria.

Série Estudos Ferroviário – Qual é o retorno social que o transporte de passageiros sobre trilhos propicia à população e ao processo produtivo?

Joubert Flores – Não há como viver bem ou produzir bem quando você pensa que um cidadão deve sair de casa para ir ao trabalho com duas horas de antecedência e, ao voltar para casa, perca mais duas horas em trânsito e congestionamento. O retorno social que os sistemas de passageiros sobre trilhos propiciam à população e ao processo produtivo é exatamente acabar com essa distância, proporcionando ao cidadão mais tempo livre para dedicar à sua família ou ao seu lazer. Na medida em que o desgaste no deslocamento casa/trabalho é reduzido, o nível de produção também aumenta.

instead. Several systems competing for a single trajectory make transportation itself unfeasible, and everyone loses. Complementation leads to optimization and enables them all. On the other hand, it is necessary to bring the private sector to participate in this kind of discussion, turning them into partners alongside the government regarding solutions and investments to be made. When talking about private enterprise, we are referring both to investors and the industry itself, who works in the development of differentiated solutions for the deployment of various transport systems, especially those on rails.

Railway Studies Series – Another paradigm that sometimes comes up is the public and private on opposite sides. Is there still room for this Manichaeism?

Joubert Flores – *There is no more room for this kind of rivalry in the field of urban transportation. Major centers are totally jammed, causing the country to lose in productivity and the society to lose in quality of life. What many forget when it comes to concession, is that the system remains public but built or operated by a private company/group that pays the government a fee for the concession, and still keep the systems operating at certain levels of quality pre-set by the government. Importantly, in this case, at the end of the concession, the system returns to the government, which may decide to operate it on its own.*

Railway Studies Series – What is the social return that passenger's rail transportation provides to the population and the production process?

Joubert Flores – *There is no way citizens can live well and produce well when you think about those who must leave their home to go to work two hours in advance and, upon returning home, spend another two hours in traffic jams. The social return that passenger rail systems provide to the public and the production process is exactly this, to reduce this distance, giving citizens more time to devote to their families or leisure. When the energy spent in commuting between home/work is reduced, the level of production also increases.*

TREM DE ALTA VELOCIDADE - TAV

HIGH SPEED TRAIN - TAV

Um projeto pra lá de polêmico

Menina dos olhos do ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva, o polêmico projeto do Trem Bala, que vai ligar o Rio de Janeiro a São Paulo e Campinas, foi literalmente abraçado por sua sucessora Dilma Rousseff. O projeto, no entanto, vem sofrendo adiamentos pelos mais variados motivos e o último deles fixou a data de 29 de julho para a licitação. Mas, empreendimentos desse porte geram controvérsias em todas as partes do mundo. E, na verdade, a tecnologia do Trem Bala deixa um rastro de polêmica por onde passa. Sua trajetória, por exemplo, também é claudicante entre nossos irmãos argentinos. Lá, no início de 2008, a presidente Cristina Kirchner assinou o contrato de execução das obras daquele que viria a ser o primeiro Trem de Alta Velocidade da América do Sul. Mas o “salto à modernidade” explicitado na ocasião pela mandatária – que tinha um custo estimado em US\$ 4 bilhões para ligar Buenos Aires, Rosário e Córdoba – foi parar em algum escaninho da República e não chegou a entrar nos trilhos.

Mas, é da China, um dos países interessados em participar do Trem Bala brasileiro, que vem uma curiosa notícia. O governo daquele país está inclinado a diminuir justamente aquilo que faz do TAV o que ele é: sua rapidez. Matéria assinada pelo correspondente do Wall Street Journal em Pequim, Brian Spegele, dá conta de que as autoridades locais vão exigir que a frota de trens de alta velocidade – o projeto de transportes mais celebrado entre os chineses – trafegue a velocidade mais baixa para derrubar os preços das passagens e aumentar a eficiência energética.

Uma coisa é certa. Obras desta envergadura são controversas desde sempre. Há 50 anos, o jornal O Globo informava que o projeto de construir uma ponte entre o Rio e Niterói podia ser trocado por um túnel ou por plataformas que ligariam as duas cidades no fundo da baía. A ponte acabaria sendo construída uma década depois. Prós e contras à parte – alguns críticos defendem que os recursos deviam ser usados para ampliar a rede metro-ferroviária – a obra é necessária e virá a ser, no futuro, a matriz daquilo que já se está esboçando no transporte de mercadorias: a ligação de todas as regiões do país.

Paulo Marinho ●

A very controversial Project

The sweet heart of ex-President Luiz Inácio Lula da Silva, the controversial bullet train that will connect Rio de Janeiro, São Paulo and Campinas was literally embraced by his successor, Dilma Rousseff. The project, however, has been delayed for several reasons, with the last delay postponing the day of the open bidding to July 29th. Projects of this magnitude create controversy anywhere in the world. Truthfully, the high speed train technology leaves a trail of controversy in its wake. The experience was also problematic to our Argentinian brothers. In that country, President Cristina Kirchner signed in the beginning of 2008, a contract for the construction of what was to be the first high speed train in Latin America. But the “leap to modernity” expounded by the ruler on that occasion – which was estimated to cost US\$ 4 billion and connect Buenos Aires, Rosário and Córdoba – ended up in some government filing cabinet and never became a reality.

However, it is from China (one of the countries interested in participating in the Brazilian project) that comes some interesting news. That country's government is willing to cut down into what makes the bullet train what it really is: Its speed. An article by the Wall Street Journal correspondent in Beijing, Brian Spegele, reveals that local authorities will demand that the high speed train fleet (one of the most popular projects among the Chinese) travel at lower speeds in order to lower ticket prices and increase its energy efficiency.

One thing is certain. Works of this scale are always controversial. For 50 years, the O Globo newspaper reported that the project to build a bridge between Rio de Janeiro and Niteroi could be replaced by a tunnel or platforms which would link the two cities on the end of the bay. The bridge ended up being built a decade later. Pros and cons put aside – some critics defend the idea that resources should be used to expand the rail network – the project is necessary and, in the future, it will be the origin of what is already a draft of the future of cargo transportation: Connecting all regions of the country. ●