

**Denatran e ministérios  
definem agenda oficial**

**E**m reunião no prédio da Organização Pan-Americana de Saúde (OPAS), em Brasília, no dia 12 de março, o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), vinculado ao Ministério das Cidades, e o Ministério da Saúde definiram pontos da agenda oficial a ser cumprida em 7 de abril, *Dia Mundial da Saúde: Segurança no Trânsito*. Haverá solenidade com representação dos três poderes da República, ocasião em que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva deverá fazer um pronunciamento sobre o tema. Outro ponto será a entrega de prêmio concedido pelo Ministério da Saúde a autores de experiências de êxito no campo da prevenção de acidentes. O Denatran, por intermédio da sua página na Internet vem conclamando os órgãos integrantes do Sistema Nacional de Trânsito (SNT) a se engajar na articulação do evento.

**Símbolos.** Foi também divulgado o símbolo da campanha no Brasil, acompanhado de *slogan* cujo foco está no ser humano e não no veículo: *O trânsito é feito de pessoas. Valorize a vida.* O símbolo internacional tem o *slogan* que pode ser traduzido para o português com este sentido: *Segurança no trânsito não vem por acaso.*



**Dados.** O governo federal tem tido a preocupação de divulgar dados sobre acidentes. Segundo a OMS, os acidentes de trânsito lideraram as estatísticas mundiais de mortes violentas por causas externas, em 2001, com 1,2 milhão de vítimas – mais do que os homicídios e os mortos em guerras. O Ministério da Saúde, por meio da Secretaria de Vigilância Epidemiológica (SVE) apurou que, em 2001, o trânsito matou 30.527 pessoas nas ruas e estradas brasileiras. A maioria desses óbitos – 24.923, ou 82% do total – corresponde a homens, sendo que a maior concentração, 44%, está na faixa etária dos 20 anos aos 39 anos. O uso abusivo de bebidas alcoólicas, altas velocidades e as condições precárias dos veículos são aspectos freqüentemente associados aos acidentes.



Jurandir Fernandes e Nazareno Affonso, respectivamente, presidente e secretário-executivo da ANTP, posaram para a mobilização “Eu quero a faixa da vida”.

**Por sugestão da ANTP, ‘Faixa da Vida’ e ‘Minuto da Paz’ devem marcar no Brasil o dia mundial por segurança no trânsito**

**D**uas propostas da ANTP – a valorização da faixa de segurança como a *Faixa da Vida*, e a indicação para que os municípios instituíam o *Minuto da Paz* – estão entre os principais pontos da agenda social que vai marcar, no Brasil, em 7 de abril de 2004, o *Dia Mundial da Saúde: Segurança no Trânsito*, convocado pela Organização Mundial da Saúde (OMS).

A ANTP acredita que o sentido de respeito à faixa de segurança, como *Faixa da Vida*, deverá se transformar num ícone referencial para que a idéia da paz no trânsito seja difundida e possa se fortalecer a partir das solenidades e atividades, marcadas para o *Dia Mundial da Saúde*. Esta mobilização consiste em fotografar pessoas públicas, tanto do âmbito político como social, atravessando na faixa de pedestres, e as fotos serão divulgadas

com a legenda: “Eu quero a faixa da vida”. Com apoio do Fórum Nacional de Secretários de Transporte Urbano e Trânsito, a ANTP está incentivando as prefeituras a organizarem ao meio-dia do dia 7 de abril um minuto de paralisação do trânsito, numa rua importante de cada cidade, pela paz e em homenagem às vítimas do trânsito.

**Internacional.** Em Paris, no próprio dia 7 de abril, será lançado o *Relatório Mundial sobre Prevenção dos Acidentes de Trânsito*, que a OMS vem preparando desde o início de 2003. O diretor-adjunto da ANTP, Eduardo Alcântara Vasconcellos, participa do comitê editorial desse documento. O relatório da OMS incorporará mensagem do presidente da República do Brasil, Luiz Inácio Lula da Silva.

**Entidades trabalham pela criação da Rede Nacional pela Paz no Trânsito**

**A** ANTP e entidades da sociedade civil crêem que o *Dia Mundial da Saúde: Segurança no Trânsito* será importante para dar início à constituição, no Brasil, de uma rede pela Paz no Trânsito, integrada por entidades da sociedade civil (organizações não-governamentais, associações empresariais, sindicatos de trabalhadores e entidades do movimento popular), pelo Fórum Nacional e pelos os Fóruns Regionais de Secretários e Dirigentes Municipais de Transporte e Trânsito.

Ao se fortalecer, a Rede Nacional pela Paz no Trânsito desenvolverá ações voltadas para a redução do número de mortos e de feridos no trânsito urbano e nas estradas.

O diretor-executivo da ANTP, Nazareno Affonso, tem afirmado que, ao lado de medidas legais e técnicas que podem ser tomadas para fazer com que caiam os dramáticos índices de mortos e feridos no trânsito, a Rede Nacional pela Paz no Trânsito deve buscar a ampla conscientização da sociedade sobre o tema, o que somente será possível com o engajamento dos veículos de comunicação – jornais e revistas, e emissoras de rádio e de televisão.

“Desde o início, a ANTP vem defendendo que o *Dia Mundial da Saúde: Segurança no Trânsito* não seja uma simples efeméride e marque, efetivamente, o início de um amplo processo de mobilização de todas aquelas pessoas e entidades que não aceitam mais a permanência da violência no trânsito”, disse.



**Funset.** Nazareno afirma também que o momento é de atitudes concretas em favor da paz no trânsito, e que uma delas é a liberação, pelo governo federal, de recursos do Fundo Nacional de Segurança e Educação de Trânsito (Funset), um instrumento previsto no Código de Trânsito Brasileiro para financiamento de programas de educação, capacitação e segurança no trânsito.

Estimados atualmente em R\$300 milhões, desde 2003, os recursos do Funset estão contingenciados, servindo para compor o saldo que garante o superávit primário.

## Definidas propostas para o pacto federativo do transporte público

O grupo de trabalho criado no âmbito do Comitê de Articulação Federativa concluiu, em março de 2004, um conjunto de propostas sobre questões tributárias, de energia, de otimização tarifária e, também, de controle e gestão dos serviços, a serem pactuadas entre o governo federal e municípios para reduzir as tarifas e melhorar a qualidade do transporte público urbano.

Integram o GT representantes dos ministérios da Casa Civil, das Cidades, da Fazenda, das Minas e Energia e do Trabalho; entidades nacionais representativas dos municípios (Frente Nacional de Prefeitos, Confederação Nacional de Municípios e Associação Nacional de Prefeitos), o Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes de Transporte Urbano, a Frente Parlamentar do Transporte Público e a ANTP.

Para que as propostas sejam implementadas, deverão ser aprovadas pelo pleno do Comitê – que tem membros dos ministérios do governo federal e de entidades nacionais que representam municípios.

### Sugestões incluem tributos, energia, tecnologia, infra-estrutura, gratuidades e vale-transporte

Das propostas do grupo de trabalho, a União regulamentará a legislação previdenciária, de modo que parte da tributação nesse campo tenha por base o faturamento, e não mais somente a folha de pagamento. Haverá ganhos para o transporte coletivo, pois, atualmente, por empregar muito mais, o setor é penalizado com tributação proporcionalmente maior que outros segmentos. Somente essa medida poderá representar uma redução de 5% da tarifa. Os municípios adotarão um valor do ISS que, somado à taxa de administração, não poderá ultrapassar 5% na tarifa.

**Energia e tecnologia.** O governo federal fornecerá para as operadoras de diesel a 50% do preço de mercado, por meio de cotas controladas pelo governo municipal, com redução de pelo menos 10% nas tarifas. Onde houver condições, os municípios substituirão gradualmente veículos a diesel por veículos a gás. E alongarão a vida útil dos veículos convencionais de 7 para 10 anos, e dos veículos de grande capacidade (articulados ou bi-articulados), de 10 para 12 anos, com a redução desses custos na planilha tarifária. O BNDES, implantará programas de financiamento em condições especiais para os projetos aprovados pelo governo municipal.

**Conquistas.** Para manter as reduções tarifárias, os municípios formarão sistemas únicos de transportes coletivo, integrados, eliminando em dois anos a concorrência dos clandestinos, e ampliando mecanismos de controle da receita e do serviço (passageiros, frota e demais itens que influam na tarifa).

**Gratuidades.** As gratuidades oneram em mais de 10% as tarifas na maioria dos municípios. O governo federal eliminará suas gratuidades não constitucionais (funcionários

**Sinergia.** Os municípios que aderirem ao Pacto Federativo do Transporte Público, deverão editar decreto, reduzindo a tarifa em pelo menos 10%, em função da redução do diesel em 50%.

Os termos do pacto deverão ser renovados anualmente. “Isso criará uma sinergia, que poderá levar a uma Política Nacional de Mobilidade Sustentável, propiciando o transporte coletivo urbano de qualidade um direito de todos”, disse o diretor-executivo da ANTP e coordenador do Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público de Qualidade para Todos (MDT), Nazareno Affonso, que participa do GT a convite da Frente Nacional de Prefeitos (FNP).

Ele crê que o pacto permitirá aos municípios ganhar com a inclusão e o desenvolvimento social, a geração de empregos, a melhoria da qualidade de vida e da qualidade ambiental. O País ganhará mais cidadania e justiça social.

dos correios, fiscais do trabalho e oficiais de justiça, entre outras). Os municípios não criarão novas gratuidades pagas pela tarifa e, em um ano, indicarão fontes não tarifárias para as suas gratuidades não constitucionais.

**Infra-estrutura.** Os municípios vão aplicar integralmente sua parcela da Cide/Combustíveis na infra-estrutura de transporte coletivo, priorizando a circulação do transporte público no sistema viário. A União disponibilizará 25% de sua parte da Cide para projetos de infra-estrutura aprovados pelos municípios e que levem em conta as diretrizes do Ministério das Cidades.

**Vale-transporte.** A União revogará a concessão de vale-transporte em dinheiro para seus funcionários e alterará a legislação que permite que categorias profissionais reivindiquem esse benefício em dinheiro. Os municípios não fornecerão vale-transporte em dinheiro e auxiliarão o Ministério do Trabalho a fiscalizar o cumprimento da concessão.

**Estados.** O grupo propôs que os Estados sejam procurados para um pacto semelhante com a União, incluindo redução do preço do diesel, recebimento de recursos federais da Cide e condições especiais do BNDES para os transportes em aglomerados urbanos e regiões metropolitanas.

Os Estados teriam pelo menos que aplicar 50% de sua parte da Cide em transporte coletivo, renovar as frotas de ônibus a gás, alongar a vida útil dos veículos e isentar do ICMS os veículos de transporte coletivo, permitindo, assim, novas reduções tarifárias mais recursos para melhorar as infra-estruturas viárias municipais, a integração dos sistemas metropolitanos aos sistemas municipais, e investimentos em sistemas metroferroviários.

### “Dia Sem Carro” garante à Prefeitura de Curitiba o prêmio Top de Marketing, da ADVB paranaense

A Prefeitura de Curitiba recebeu no final de 2003 o Prêmio Top de Marketing, concedido pela Associação de Dirigentes de Marketing e Vendas do Brasil, regional do Paraná, por ter aderido com amplo sucesso no dia 22 de setembro de 2003 à jornada internacional *Na Cidade, Sem Meu Carro* – uma idéia da União Européia, difundida no Brasil pelo Instituto RuaViva ([site www.ruaviva.org.br](http://www.ruaviva.org.br))

Todo o centro e pontos estratégicos de quatro bairros foram delimitados e, nessas áreas, puderam circular apenas ônibus, táxis e veículos de serviços essenciais. A população foi comunicada por meio de ampla campanha prévia e, no dia, foram desenvolvidas atividades nos setores reservados. A campanha incentivou a participação de empresas privadas e escolas. Houve também reforço da frota usual com 135 ônibus extras, o que significou 145 mil lugares e 800 viagens a mais naquele dia.

“Nós fechamos 80 quadras. Essas estavam livres dos automóveis, mas fizemos medições em outras áreas da cidade e constatamos que nas vias mais movimentadas, fora da área fechada, houve até 60% de redução de tráfego”, disse Yara Eisenbach, presidente da URBS e diretora regional da ANTP em Curitiba.

Os dados finais mostram que houve a adesão de 42% dos motoristas curitibanos, com 100 mil veículos de passeio a menos; 84 mil passageiros a mais nos ônibus. Os níveis de poluição sonora e do ar foram sensivelmente reduzidos e cresceu 25% na demanda do serviço de táxi. “Agora já há quem sugira um movimento igual toda semana ou, pelo menos, no dia 22 de cada mês. E muita gente pergunta quando será o próximo Dia Sem Carro”, disse Yara.

**Êxito.** Um dos motivos do sucesso da campanha, segundo Yara, foi o engajamento do prefeito Celso Taniguchi, que confiou na idéia, apesar de um certo receio do secretariado, que recomendava cautela, em função de ser uma segunda-feira e de a campanha alterar muito a vida das pessoas. Outra razão foi uma articulação inicial com os setores que estariam envolvidos, como os estacionamentos nas áreas fechadas, que teriam problemas. “Tivemos também que providenciar formas de as pessoas estacionarem suas bicicletas. Os táxis deram descontos. O comércio se beneficiou e vendeu mais naquele dia, porque as pessoas passavam andando diante das lojas”.

Yara Eisenbach parabeniza e agradece a ANTP por ter levado a idéia da jornada *Na Cidade, Sem Meu Carro* a Curitiba. “Por iniciativas como esta, tenho honra de fazer parte dessa instituição”, concluiu.

## População quer respeito à cidadania nos transportes públicos

A mais recente pesquisa *Imagem dos Transportes na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP)*, com dados colhidos entre outubro e novembro em 2003, além de um ligeiro aumento da satisfação com os sistemas, revelou que vem crescendo o nível de consciência da população em relação à mobilidade: os entrevistados – uma amostra representativa da população – disseram, claramente, querer respeito à cidadania nos transportes públicos.

Os responsáveis pela pesquisa apresentaram aos entrevistados uma lista com 19 problemas para que fossem qualificados quanto à gravidade. Os resultados desse aspecto da pesquisa mostrou que a população vê como os principais problemas, não aqueles diretamente ligados à operação, mas questões relacionadas com o exercício da cidadania: o respeito ao idoso, a redução do número de acidentes, a necessidade de haver a paz no trânsito e a redução da poluição do ar.

Foram apontados como extremamente graves três ordens de ocorrências, das quais, duas nitidamente configuram desrespeito à cidadania; os problemas são estes: a) *não tratar bem idosos, deficientes e gestantes*; b) *ocorrerem assaltos e roubos*; c) *a empresa não se responsabilizar por acidentes*.

Foram considerados muito graves os seguintes problemas: a) *motoristas dirigirem mal*; b) *ter risco de acidentes*; c) *poluir o ar*.

### Transporte público tem quatro desafios, diz Jilmar Tatto

O secretário paulistano de Transportes, Jilmar Tatto, parabenizou a ANTP e órgãos gestores e entidades empresariais por manterem a *Pesquisa de Imagem dos Transportes*. “Trata-se de um instrumento importante para análise e a decisão, principalmente, de quem está à frente da administração pública”, frisou.

Tatto disse que o transporte urbano enfrenta quatro grandes desafios, sendo um deles incluir aqueles que estão excluídos do transporte público, por não poderem pagar a tarifa. Um segundo desafio é definir quem deve financiar o transporte público: “É o

### Um destaque: 89% apóiam os corredores exclusivos

Para o diretor-executivo da ANTP, Nazareno Affonso, um dos aspectos mais importantes desta pesquisa *Imagem dos Transportes na RMSP* foi o fato de os entrevistados avaliarem de forma amplamente positiva a instalação de corredores exclusivos para ônibus, o que afeta a circulação do transporte individual.

“Para viabilizar um corredor, é preciso suprimir uma faixa do transporte individual. Trata-se, portanto, de uma opção política: uma escolha sobre em que sentido deve ir a mobilidade naquela cidade. E eu sempre falo que São Paulo está na vanguarda dessa questão. E por que está na vanguarda? Porque a

### PESQUISA DE IMAGEM DOS

TRANSPORTES NA RMSP

Entre os problemas apontados com gravidade relativamente menor, figuram: “*condução não ir aonde quero*”; “*ter que pegar outra condução*”; “*não ser confortável*” e “*a estação ficar longe*”.

**Satisfação.** A pesquisa revelou que, de modo geral, aumentou a satisfação com os transportes. O índice de aprovação (excelente + bom) do metrô paulistano subiu de 90% para 93% nesta pesquisa, em comparação com a pesquisa de 2002. Dessa forma, o metrô continua sendo o meio de transporte público coletivo com melhor avaliação. Numa consideração mais abrangente, perde apenas para os automóveis particulares, que receberam 97% de aprovação nesta pesquisa, contra 96% na pesquisa anterior.

Os serviços prestados pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) também obtiveram índices mais elevados em comparação com a pesquisa anterior. A Linha C (Sul), conseguiu 79% de aprovação (78% em 2002). O Expresso Leste alcançou 78% (76% em 2002). Tomadas de modo geral, as linhas da CPTM alcançaram 57% de aprovação, contra 56% na pesquisa anterior.

**Corredores aprovados.** Significativa maioria dos entrevistados, 89%, concorda que os ônibus devem ter pista exclusiva para trafegar. Essa opinião é compartilhada por

87% dos que usam o automóvel três ou mais dias por semana em seus deslocamentos.

O Corredor São Mateus-Jabaquara ficou com 82% de aprovação, menos do que os 90% obtidos em 2002. O sistema de ônibus metropolitano subiu de 64% para 69%, enquanto o sistema de ônibus da capital subiu de 51% para 55%, e o lotação regulamentado foi de 67% para 69%. O lotação não regulamentado, ou seja, os clandestinos, tiveram 35% de aprovação, um índice bem menor do que os 48% alcançados em 2002.

**Divulgação.** A ANTP divulgou os resultados em 20 de janeiro de 2004, durante o seminário *Como é visto e usado o transporte na metrópole de São Paulo – Seminário Técnico da Pesquisa ANTP*, no Museu dos Transportes Públicos Gaetano Ferolla, em São Paulo. Desenvolvida pela LPM – Levantamentos e Pesquisas de Marketing, essa pesquisa vem sendo realizada, anualmente, desde 1985, pela ANTP e empresas responsáveis pelo transporte coletivo na RMSP, com o objetivo de conhecer a imagem de seus serviços junto à população e aos usuários.

Nesta edição, a pesquisa trabalhou com uma amostra probabilística representativa da população da RMSP, com idade a partir de 16 anos e de todas as classes sociais, entrevistando 2.000 pessoas em seus domicílios.

usuário? É o Estado? É o transporte individual?”, perguntou, assinalando que, para que os sistemas operem adequadamente e para que sejam garantidos benefícios como a gratuidade aos idosos, essa definição precisa ocorrer: “Essa conta precisa fechar, sem que o usuário seja penalizado nessa questão”.

No entender do secretário, também não é simples o terceiro desafio, correspondente à prioridade do transporte coletivo no sistema viário. “Na verdade, há uma elitização, uma privatização do espaço viário urbano e, nesse caso, o carro individual é o vilão. Mas esse também não é um debate

fácil, por ‘mexer’ com a classe média e mexer com aquelas pessoas que se esforçaram para comprar um carro”, afirmou, acrescentando ser preciso fazer com que esse debate aflore cada vez mais, favorecendo que os proprietários de carros individuais se conscientizem e migrem para o transporte coletivo. De todo modo, disse ser preciso oferecer segurança e qualidade, contribuindo para que se vença o quarto desafio, a satisfação do usuário. “Temos que nos preocupar com a eficiência (...) de modo que o cliente, além de pagar, esteja satisfeito com o serviço público”.

população entende perfeitamente que é impossível organizar São Paulo achando que cada paulistano pode ter um automóvel”.

**Péssima notícia.** O diretor-executivo da ANTP afirmou que o setor de transporte público e a sociedade, como um todo, tiveram um péssima notícia: o número de viagens por pessoa realizadas por modo individual é maior que o número de viagens por pessoa realizadas por modo coletivo, de acordo com a aferição feita em 2002 da *Pesquisa Origem-Destino na Região Metropolitana de São Paulo*, de 1997. Nessa aferição, ficou claro que,

atualmente, 53% das viagens motorizadas são feitas por transporte individual e 47% são feitas por transporte coletivo.

No seminário, foi a especialista do Metrô-SP, Emilia Hiroi, quem apresentou as linhas gerais da aferição. Ela informou que das 38,6 milhões de viagens diárias na RMSP, 24,5 milhões são feitas por modo motorizado, que representam as somas dos modos coletivo e individual. A evolução do modo coletivo é a seguinte: de 9,8 milhões de viagens em 1977, passou para 11,5 milhões em 2002, enquanto o modo individual passou de 6,77 milhões em 1977 para 13 milhões em 2002.

## Reunido em Maceió, Fórum Nacional discutirá criação do movimento pela paz no trânsito

**A** organização, pela ANTP, pelo Denatran e pelos Ministérios da Cidade e da Saúde da etapa brasileira do *Dia Mundial da Saúde – Segurança no Trânsito*, com o lançamento do Movimento Nacional pela Paz no Trânsito, será um dos principais temas de debate na 53ª Reunião do Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes de Transporte e Trânsito, em Maceió, nos dias 1º e 2 de abril de 2004.

A sessão inaugural deverá contar com a presença do governador de Alagoas, Ronaldo Lessa; do prefeito de Maceió, Alberto Sexta-feira, e do ministro das Cidades, Olívio Dutra. E também do superintendente municipal de Transporte e Trânsito de Maceió, Francisco Beltrão, e do presidente do Fórum Nacional, Ricardo Mendanha Ladeira, bem como dos deputados federais Jackson Barreto, coordenador da Frente Parlamentar de Transporte Público. A ANTP estará representada por seu presidente, o secretário de Transportes Metropolitanos do Estado de São Paulo, Jurandir Fernandes, e por seu diretor-executivo, Nazareno Afonso, que é coordenador do Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público de Qualidade para Todos (MDT).

O diretor-geral do Denatran, Ailton Brasiliense Pires, falará sobre o que cabe ao município com efetiva entrada em operação do Registro Nacional de Infrações de Trânsito. Veja a programação no site ([www.antp.org.br](http://www.antp.org.br)).

## Seminário debaterá melhoria de desempenho no setor de transporte público e trânsito

**N**a manhã que antecede à abertura da 53ª Reunião do Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes de Transporte e Trânsito, em 1º de abril, Maceió terá também o *workshop Como melhorar o desempenho das organizações de transporte e trânsito*, gratuito, a realizar-se no Jatiuca Hotéis & Resorts.

Trata-se de uma iniciativa do Prêmio ANTP de Qualidade, voltada para os dirigentes de operadoras rodoviárias urbanas e metropolitanas, operadoras metro-ferroviárias, gestores de transporte e trânsito e operadoras de transporte rodoviário de longa distância, e tem como objetivo estimular essas organizações a adotarem modelos de gestão orientados para a excelência do desempenho e, em consequência, melhorarem a qualidade de seus serviços de forma contínua e sustentada. Inscrições e outras informações podem ser obtidas no site da ANTP ([www.antp.org.br](http://www.antp.org.br)).

## SESQUICENTENÁRIO

DA FERROVIA NO BRASIL

# Os 150 anos da ferrovia no Brasil serão comemorados em semana internacional com três seminários da ANTP

**A**s comemorações dos 150 anos da implantação da ferrovia no Brasil serão marcadas pela *Semana Internacional dos Transportes*, de 25 a 30 de abril de 2004, que congrega um conjunto de três seminários técnicos e eventos culturais e festivos, organizados pela ANTP e pela Secretaria de Estado dos Transportes do Rio de Janeiro.

A abertura da *Semana* ocorrerá em 25

## Uma discussão sobre a retomada de investimentos no setor metroferroviário, com ênfase nas parcerias público-privadas

**O** transporte metroferroviário vive uma crise ou está diante de uma grande oportunidade de crescimento e fortalecimento? A questão está proposta no título da sessão que abrirá os debates do *V Seminário Metroferroviário*, organizado pela Comissão Metroferroviária da ANTP, de 28 a 30 de abril de 2004, no Othon Palace Hotel, no Rio de Janeiro.

A escolha da sede e da data desse evento respeitou um motivo significativo para o segmento, já que o Rio de Janeiro concentrará naqueles dias as solenidades comemorativas do sesquicentenário da ferrovia no Brasil.

**Importância.** Num documento sobre o *V Seminário*, a Comissão Metroferroviária assinala que o agravamento dos congestionamentos no trânsito urbano traduz um forte argumento favorável à ampliação dos sistemas de transporte sobre trilhos de boa qualidade, não apenas por ser um fator que humaniza as viagens, mas por acarretar a redução da emissão de poluentes e diminuição das perdas causadas pelos acidentes de trânsito.

Após o primeiro ano de um novo governo com escassos investimentos, todos aguardam a retomada das obras paralisadas e o início de outras há muito

## Um debate sobre a presença feminina nos transportes públicos

**A** idéia de realização do seminário *Marcas de batom no transporte público – A atuação feminina no setor* surgiu a partir de dois fatores ainda não estudados adequadamente. Um deles é a crescente participação das mulheres como usuárias do transporte público, tendência das mais consistentes em pesquisas feitas em anos recentes, e reflexo do aumento da participação feminina no mercado de trabalho e na vida sócio-cultural do País. O outro fator é a ampliação da presença das

de abril, em solenidade no Teatro Municipal do Rio de Janeiro. Os seminários, todos organizados pela ANTP, acontecerão em seqüência, no Othon Palace Hotel, na Avenida Atlântica, em Copacabana. Durante o *2º Seminário Internacional da ANTP – Marketing do Transporte Público e do Trânsito*, nos dias 26 e 27 de abril, com participação de representantes da União Internacional de Transportes Públicos (UITP), haverá o

tempo projetadas. Anseia-se pelo estabelecimento de fontes de recursos financeiros estáveis, que possam assegurar a execução de novas obras, possibilitar a cobrança de tarifas compatíveis com o poder aquisitivo da população e promover a plena integração intermodal, sem onerar as tarifas do sistema integrado.

**Oito temas.** Na primeira sessão de debates do *V Seminário*, o dilema crise ou oportunidade será desdobrado numa série de indagações, que focalizam desde o novo modelo de regionalização da Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) até a efetividade da chegada de recursos da Cide/Combustíveis para o setor. Um outro tema do primeiro dia é *O transporte sobre trilhos no Rio de Janeiro*, incluindo reabilitação dos sistemas, recuperação de demanda e integração metro-trem.

No segundo dia estarão em foco os temas: *Energia*, com os efeitos da política de tarifas sobre o setor, experiências de racionalização e estratégias para novas fontes de fornecimento; *Parcerias público-privadas no setor metroferroviário*, com uma visão da nova legislação, relatos da experiência internacional, a parceria na operação e a possibilidade de municípios tornarem-se parceiros de metrô e trens; *Integração*, com diagnóstico de sistemas

mulheres no setor, nas áreas de planejamento, na gestão e operação.

**Programa.** O programa do seminário será desenvolvido integralmente na manhã do dia 28 de abril. Inicialmente, haverá uma introdução geral sobre a atuação das mulheres no transporte público, a cargo da Secretaria de Estado dos Transportes do Rio de Janeiro, da ANTP e da Comissão de Mulheres da UITP. Em seguida, haverá as exposições: *A visão da mulher sobre o transporte público*, a cargo de

lançamento da *Bienal ANTP de Marketing*.

Para a manhã de 28 de abril, quarta-feira está marcado o debate *Marcas de batom no transporte público – A atuação feminina no setor*.

Entre a tarde do dia 28 e a manhã de 30 de abril será desenvolvido o *V Seminário Metroferroviário*, organizado pela Comissão Metroferroviária da ANTP.

integrados e um debate sobre a viabilidade da integração e *Novas tecnologias*, considerando a padronização dos equipamentos metro-ferroviários para reduzir custos operacionais e o papel da indústria nessa tarefa. Um dos temas do último dia será *Gestão de Riscos*, incluindo planos de contingências e gestão de catástrofes, relacionamento com órgãos de atendimento externo e sistemas de supervisão e monitoração de segurança.

## Acessibilidade em debate

No momento em que a ANTP, o setor privado e o governo federal conseguem importante avanço, assumindo compromisso de implementar uma proposta ampla de acessibilidade para os sistemas de transporte por ônibus – incluindo a constituição de uma família de ônibus acessíveis (veja matéria na página 6 desta edição) também o setor metroferroviário se mostra engajado na questão da acessibilidade em seus sistemas e discutirá esse ponto com ênfase no *V Seminário Metroferroviário*, focalizando, entre outros pontos, os conceitos de acessibilidade universal e inclusão social e as exigências da nova legislação.

Cecília Guedes, do Metrô-SP e da Comissão de Pesquisa da ANTP, e *A inserção da mulher no setor do transporte público*, por Silvana Zucolotto, presidente da Comissão de recursos Humanos da ANTP.

Após o intervalo, Eva Vider, da Sectran-RJ, fará a apresentação do tema *Avaliação qualitativa feminina dos transportes do Estado do Rio de Janeiro* e, em seguida, haverá o debate *Mulheres que marcam*, com a participação de executivas, operadoras e a nova geração que atua no setor.

109 FEVEREIRO/MARÇO 2004

## Durante o seminário, o lançamento da Bienal ANTP de Marketing

**A** Comissão de Marketing da ANTP aproveitará o *2º Seminário Internacional – Marketing do Transporte Público e Trânsito*, nos dias 26 e 27 de abril de 2004, no Rio de Janeiro, para lançar a *Bienal ANTP de Marketing 2004*.

“Queremos estimular a adoção do marketing pelas empresas e pelos órgãos gestores de transporte público e trânsito, de modo que essas organizações possam orientar seu foco estratégico e sua gestão, colocando no centro de suas ações de decisão o conhecimento e o atendimento das demandas e necessidades dos usuários”, disse Valeska Peres Pinto, presidente da Comissão de Marketing.

A *Bienal ANTP de Marketing* é uma premiação de caráter institucional e de reconhecimento público, de abrangência nacional. Podem participar organizações do setor, independentemente de serem associadas à ANTP.

Cada organização poderá inscrever uma experiência em cada uma das cinco categorias do prêmio – marketing promocional, institucional, de relacionamento, de responsabilidade social, e interno, ou endomarketing. “Para esta primeira edição, o regulamento assinala que a experiência deve ter sido implantada a partir de janeiro de 2001 e seus resultados devem ter sido objeto de avaliação”, explica Valeska, acrescentando que em edições

## Como o marketing pode ajudar o setor a ser mais competitivo

**O** *2º Seminário Internacional da ANTP – Marketing do Transporte Público e do Trânsito* colocará em debate oito temas, em dois dias de trabalho.

No primeiro dia, após a solenidade de abertura e uma apresentação dos objetivos do encontro, a cargo da Comissão de Marketing da ANTP e da Comissão de Marketing e Produto da União Internacional de Transportes Públicos (UITP), estará em foco o tema *O marketing como instrumento de planejamento e de gestão*, com a discussão de aspectos como uso de informações sobre os clientes para modelar os serviços prestados e a utilização da Internet para melhorar resultados.

**Relacionamento.** Na parte da tarde do primeiro dia, haverá uma palestra sobre Marketing de relacionamento, seguida de duas sessões sobre o tema *Práticas de relacionamento com o cliente* – uma delas focalizando o sistema de informação ao usuário (o que e como informar, inclusive com apoio da Internet) e outra com uma discussão sobre endomarketing, referente ao

posteriores uma mesma experiência somente poderá ser reapresentada se puder provar melhorias e mudanças significativas, decorrentes do processo de avaliação.

**Cronograma.** O lançamento da idéia da *Bienal* ocorreu em outubro de 2003, no *14º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito*. Até 15 de junho, serão recebidas pré-indicações, que podem ser feitas pelos membros do Conselho Diretor e das Comissões Técnicas da ANTP, bem como do Fórum Nacional e dos Fóruns Regionais de Secretários e Dirigentes de Transporte Urbano e Trânsito.

Até 15 de julho, haverá consulta envio de regulamento interno aos pré-indicados, e em 16 de agosto, se encerra o prazo para confirmação da participação. Até 24 de setembro, os candidatos deverão entregar os relatórios de inscrição e efetuar o pagamento da taxa de inscrição. Até 15 de outubro, será concluído o processo de seleção e feita a comunicação dos resultados aos selecionados. A cerimônia de entrega dos prêmios será realizada em novembro.

Os casos selecionados serão inseridos da página da ANTP na Internet. Em setembro de 2005, os casos vencedores serão expostos no *15º Congresso Brasileiro de Transporte e Trânsito*, em Goiânia, ocasião em que haverá também o lançamento do regulamento da *Bienal ANTP de Marketing 2006*.

envolvimento dos funcionários para aprimorar o atendimento aos clientes.

**Enfrentar concorrentes.** O segundo dia será aberto com duas sessões sobre o tema *Como valorizar o transporte público face aos seus concorrentes*. Um dessas sessões discutirá como enfrentar a concorrência dos automóveis, inclusive com a efetivação do marketing de restrição ao uso do carro particular, além de campanhas e programas de segurança do usuário. A outra sessão focalizará a utilização do marketing para enfrentar os clandestinos e discutirá de que forma a segmentação e a fidelização podem ampliar a competitividade do setor.

**A imagem.** A palestra *Marketing como instrumento de gestão* abre os trabalhos da tarde, seguida de duas sessões com o tema *Construção da imagem do transporte público*. Uma das sessões discutirá como fazer a promoção do setor na imprensa e as parcerias com os meios de comunicação. A outra discutirá o que a publicidade pode fazer para a construir a imagem do setor.

# Setor se compromete a elaborar plano para implantar família de ônibus com acessibilidade universal

Em reunião realizada em fevereiro, na nova sede da ANTP, a Casa da Mobilidade Cidadã, entidades privadas do setor de transporte público por ônibus, juntamente com o Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes de Transporte Urbano e Trânsito e com a própria ANTP, elaboraram e encaminharam ao governo federal um documento com contribuição para o processo de consulta pública da minuta de decreto de regulamentação das leis nº 10.048/2000, que dá prioridade de atendimento às pessoas portadoras de deficiência física, idosos com idade igual ou superior a sessenta e cinco anos, gestantes, lactantes e pessoas acompanhadas por crianças de colo, e nº 10.098/2000, que estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida. A consulta pública foi concluída no início de março de 2004.

**Proposta única.** No documento, as entidades se dispõem a elaborar e apresentar uma proposta única para a implantação de um sistema de transporte acessível no Brasil, com critérios claros do que pode e deve ser adaptado nos veículos em circulação, bem como a definição de uma família de veículos acessíveis, incluindo a sugestão de prazos compatíveis para projetar, desenvolver e testar esses veículos, para que a indústria possa se colocar em condições de produzir e para que haja adequação da infraestrutura. Com uma família de ônibus acessíveis, a ser adotada obrigatoriamente em todo o País, a indústria poderá fabricar cada veículo a um custo muito mais baixo do que hoje se pode fabricar veículos especiais para pessoas portadoras de deficiência.

“Na verdade, será estabelecido um plano para que todo o transporte por ônibus seja de fato acessível, beneficiando não apenas pessoas que tenham permanentemente

restrições de mobilidade e necessidades especiais, mas todos os cidadãos, independentemente de sua condição”, frisou Nazareno Affonso, diretor-executivo da ANTP, qualificando de “histórica” a proposta conjunta de todos os segmentos do setor.

**Signatários.** As entidades do setor privado que subscrevem o documento são a Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros (Abrati), Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), Associação Nacional dos Fabricantes de Carroçarias para Ônibus (Fabus), Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbano (NTU), Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (Setpesp) e Sindicato Interestadual da Indústria de Materiais e Equipamentos Ferroviários e Rodoviários.

## Plano exige fluxo de recursos para veículos e infra-estrutura

O documento da proposta informa que a frota brasileira de ônibus é estimada em 240 mil veículos, dos quais, 100 mil são urbanos, e os demais, com características rodoviárias. Essa frota tem média de idade de sete anos e meio. Com base num relatório técnico da Fabus, o documento assinala ser “tecnicamente desaconselhável e economicamente inviável” a adoção de programas de adaptação dos veículos já em circulação, que possam afetar suas características construtivas e de segurança, sendo, contudo, possíveis algumas adaptações para ampliar a acessibilidade em veículos com pouca idade de uso.

O documento assinala que o fator tempo é fundamental, já que, consideradas as dificuldades e a viabilidade técnica e econômica da adaptação de veículos em uso, será preciso um prazo para o desenvolvimento dos projetos de novos veículos, o início da produção e sua absorção

pelas operadoras, tendo em vista que o ritmo atual de renovação da frota é de 7% a 10% ao ano.

As entidades dizem no documento que os veículos constituem apenas parte de um sistema acessível, que é formado também pela infra-estrutura e por facilidades operacionais. E que a adequação da infra-estrutura urbana e rodoviária existentes – desde o sistema viário até os pontos de parada e terminais – é fundamental para a implantação de sistemas de transporte com acessibilidade universal.

É preciso que haja um programa de investimento em infra-estrutura associado à adequação da frota e melhora dos aspectos operacionais. Os signatários do documento querem linhas de financiamento especiais, para projetos de fabricação, adaptação e renovação da frota, com juros menores e período de carência e prazo de pagamento maiores. Para tornar viável a nova família de

veículos acessíveis, a idéia é que se adote a isenção de IPVA e, também, do ICMS, sendo este um imposto cuja isenção já é concedida a taxistas e pessoas com deficiência que adquirem automóveis adaptados. Será preciso que as três esferas de governo programem investimentos em infra-estrutura urbana e rodoviária com recursos provenientes da Cide/Combustíveis, pró-Transporte e outras fontes.

O documento reivindica também ações efetivas de combate ao transporte ilegal, com proibição definitiva do uso de veículos inapropriados e irregulares no transporte coletivo de passageiros, sob pena de serem inviabilizadas quaisquer melhorias dos sistemas regulares. E pede que seja levado em consideração o fato de muitas cidades possuírem ou estarem implantando eficientes serviços especiais de transporte de pessoas com deficiência, integrados ou não com a rede local de transporte.

condições de convocar um debate sobre o custo dos ônibus, reunindo seus associados, fabricantes de chassis e de carroçarias, operadores e segmentos técnicos que lidam com essa questão.

Já no início deste ano, a ANTP e entidades do setor participaram de uma primeira reunião sobre esse tema, em Brasília, promovida pelo Ministério das Cidades. Houve outro encontro na sede da ANTP, em São Paulo, para debater o documento, com o compromisso de elaboração do plano de implementação – gradativa e realista – de um sistema de transporte acessível por ônibus.

Em 9 de março de 2004, ainda na sede da ANTP, a Casa da Mobilidade Cidadã, durante reunião do Secretariado do Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte Público de Qualidade para Todos (MDT), foi sugerido que o setor metroferroviário também se reúna para formular uma proposta unitária de adequação dos sistemas às leis de que favorecem as pessoas com deficiências.

### SEGURANÇA CONSCIENTE.

Em 2002 Os EUA tiveram quase 3 milhões de acidentados com 42.815 mortes nas vias públicas e rodovias. Para reduzir estes números foi adotado o Safety-Conscious Planning (SCP), um processo amplo, multi-modal e proativo que integra melhor o conceito de segurança nas tomadas de decisão em transportes. Tal processo se dá através de um trabalho conjunto entre os planejadores de transportes em nível estadual e local e os planejadores de segurança rodoviária, análise e administração de dados, fabricantes de veículos e outras áreas, de modo a incluir a segurança como fator principal de planejamento e medida de desempenho em todos os planos e programas. *Fonte: Traffic Technology International. v. 66, nº 6, sep. 2003, p. 19*

### ARTE NA ESTAÇÃO.

Em Los Angeles, EUA, o metrô começa a concorrer com o transporte privado através não apenas de sua expansão, mas, também, com suas estações consideradas verdadeiras obras de arte, que fazem da viagem uma experiência fascinante. A arquitetura das estações tem chamado a atenção dos passageiros e atraído novos usuários. Algumas - Hollywood, por exemplo – são projetadas e decoradas tendo como tema o bairro onde estão localizadas. Além destes atrativos, as estações contam com todos os equipamentos dispostos ao conforto do público e mobilidade das pessoas, inclusive das portadoras de deficiência. *Fonte: Rail International. 34 annee, nov. 2003, p. 12*

### METRÔ X ÔNIBUS EM

**SANTIAGO.** Professor da Universidade do Chile critica o Estado por destinar mais verba ao metrô e desconsiderar a relação custo-benefício, bem como os avanços alcançados pelo transporte por ônibus. Para ele “é uma política errada pensar no metrô como eixo estruturador do transporte”. Mesmo nas cidades com uma vasta rede de metrô, como Paris, o número de viagens por metrô nunca supera os 10% do total de viagens. Defende as vias exclusivas de ônibus de alto padrão, cujo quilômetro custa 10 vezes menos que o metrô, e afirma que o ônibus pode ser tão confortável quanto o metrô. Porém, um carro de metrô custa 10 vezes mais que um ônibus. *Fonte: TransFlash. nº 287, nov. 2003*

**A TORRE DE HONG KONG.** A Companhia do Metrô de Hong Kong construiu um edifício de 88 andares sobre sua estação na área central. É o maior empreendimento comercial da cidade, alojando o International Finance Center, um shopping center e um hotel de 400 apartamentos, incluindo o restaurante mais alto do mundo. A partir da estação, que faz a ligação com o aeroporto, é possível fazer o check-in e embarcar no avião em 23 minutos. A construção do edifício se deu através de parcerias com a iniciativa privada, devendo ter ¼ da receita proveniente das empresas instaladas, gerando lucros para abater as tarifas e para a construção de novas linhas. *Fonte: Passenger Transport (APTA). v. 61, nº 24, 16 jun, 2003*

### TRANSPORTE PÚBLICO

**ELÉTRICO.** O “Electric Transit Vehicle Institute”, organização sediada nos EUA, destinada a promover o projeto, produção e utilização de veículos movidos a bateria e híbrido-elétrico, teve sua denominação alterada para

## PANORAMA DOS TRANSPORTES PÚBLICOS

### DIREITOS URBANOS

O direito a vida se confunde hoje com o direito a viver na cidade, pois é aí que se dá o desenvolvimento humano. O tempo gasto no percurso moradia-trabalho tem como limite máximo a possibilidade de alcançar um desses destinos no mesmo dia. Desse limite para baixo, a vida ganha qualidade na mesma

proporção da redução do tempo. Assim, o deslocamento intra-urbano torna-se fundamental para o governo da cidade e, conseqüentemente, o direito a mobilidade urbana torna-se o direito urbano por excelência. *Fonte: Cuadernos de la OICI. nº 22, sept. 2003*

“Advanced Transportation Technology Institute”. O ATTI tem como objetivo ajudar a reduzir a dependência do petróleo e promover o uso da eletricidade no transporte público. Seu novo boletim - ATTI InMotion tem o subtítulo “Integrating Transportation Technology with Energy Initiatives”. *Fonte: ATTI InMotion. nº 1, fall 2003 (www.att-info.org)*

### CARGA METROPOLITANA.

O transporte de mercadorias na Região Parisiense representa 15% dos deslocamentos, 25% de ocupação da via; 70% de emissão de particulados, 35% de emissão de NOX e mais de 25% de emissão do gás que provoca o efeito estufa. Diante desta importância e da necessidade de harmonizar a regulamentação do tráfego e carga/descarga de mercadorias, o PD.U. (Plan de Deplacements Urbains) lançou um plano de ação envolvendo a cidade de Paris e 22 províncias limítrofes. Como ponto de partida, foi editado um folheto distribuído aos principais atores envolvidos com a finalidade de conscientização e participação dos interessados na questão. O folheto pode ser obtido no site [www.pduif.org](http://www.pduif.org) *Fonte: TransFlash. nº 287, nov. 2003*

idade dos bondes varia de 55 a 108 anos e são pintados em cores vivas com desenhos modernos. Para os turistas, parece brinquedo. No entanto é a melhor maneira de viajar pela cidade, e isto faz com que muitos San Franciscanos prefiram o bonde em seus deslocamentos. (transportam 20 mil passageiros/dia). A operação da linha é mantida pela prefeitura como parte integrante do sistema de transporte público, cuja tarifa é igual ao ônibus e metrô-leve com possibilidade de transferência entre estes modos. *Fonte: Passenger Transport (APTA). v. 61, nº 23, jun 9, 2003, p. 38*

### MOBILIDADE ACESSÍVEL.

Guia prático – destinado aos arquitetos e engenheiros atuantes em projetos urbanos - contendo orientações, normas e regulamentações para calçadas, estacionamento, mobiliário urbano, vegetação, comunicação e sinalização em vias públicas. O guia aplica-se, também, aos projetos dirigidos às pessoas portadoras de deficiência e, além dos requisitos normativos, propõe novas metodologias de intervenção urbana. *Fonte: PMSP-SEHAB-CPA. Guia para mobilidade acessível em vias públicas. 2003*

### TAXA TRANSPORTE.

Balanco de 30 anos (1973-2003) dos transportes públicos na França destaca a importância do “versement transport”. Trata-se de um imposto aplicado às empresas com mais de 9 empregados destinado a subsidiar os transportes. Criado em 1971 com aplicação apenas em Paris, foi ampliado progressivamente para as grandes e

médias cidades Neste período as autoridades públicas e privadas se engajaram num processo de reflexão destinado a renovar o conceito de transporte coletivo; no campo jurídico foi criado um novo enquadramento legal priorizando os transportes públicos, bem como o advento de grandes inovações em diversos domínios: institucional, organizacional, técnico, comercial e empresarial. *Fonte: Transport, Environnement, Circulation. nº 177, juin 2003, p.3.*

### PLANO CICLOVIÁRIO.

A cidade de Laval criou um plano diretor de ciclovias fazendo a ligação do centro com os cinco bairros periféricos e permitindo a interligação entre os mesmos. A cidade, que já contava com 18 km de ciclovias, teve um acréscimo de 62,5 km, possibilitando a ligação entre os quarteirões da área central e entre os locais potencialmente freqüentado pelos ciclistas: colégios, praças de esportes e áreas de lazer. Um programa de investimento será avaliado anualmente, sendo que para 2003 foi votado um orçamento de 300 mil euros. *Fonte: Trans Flash. nº 284. août. 2003 (www.certu.fr)*

### CHINA SOBRE 4 RODAS.

Xangai, a maior cidade chinesa, baniu as bicicletas de suas maiores avenidas. Há alguns anos a produção de bicicletas vem caindo e dando lugar a indústria automobilística. Desde 1995 a venda de veículos vem crescendo em média 20% ao ano e em 2003 foram vendidos 2 milhões de automóveis. O mundo inteiro vê a China como o atual foco dos investimentos nesse ramo industrial e como excelente pólo importador, inclusive de produtos brasileiros. Em 2002 a Volkswagen do Brasil firmou contrato para a venda de carros no país no valor de US\$ 500 milhões; em 2003 embarcou 55 mil kits CKD do Gol e do Polo e para 2004 a estima embarcar 74 mil kits. *Fontes: AutoData. Nº 173, jan. 2004, p.64 (www.autodata.com.br) e O Estado de S. Paulo, 13/01/2004.*

*Pesquisa e condensação produzidas pelo especialista em transporte Antônio José da Silva e pelo bibliotecário e documentalista José Domingos de Brito*

## NA CIDADE, SEM MEU CARRO

A “Semana Européia da Mobilidade”, também conhecida como “Na cidade sem meu Carro”, ocorreu de 16 a 22 de setembro, sob o patrocínio da Comissão Européia em parceria com a UITP. Em 2003 mais de 700 cidades participaram ou apoiaram a iniciativa envolvendo 111 milhões de habitantes em 29 países europeus. O objetivo é promover o transporte sustentável e despertar a

consciência pública sobre os impactos negativos dos atuais padrões de mobilidade sobre o ambiente e a qualidade de vida. Durante a Semana são realizadas diversas atividades promovendo os transportes públicos. No Brasil, o evento teve início em 2001 com 11 cidades; em 2002 contou com 17 e em 2003 com 33 cidades. *Fonte: UITP – Report European Mobility Week and Car-Free Day 2003: Celebrate Public Transport*

# Revista dos Transportes Públicos chega ao número 100 como uma das mais respeitadas publicações do setor

**A** Revista dos Transportes Públicos, editada trimestralmente pela ANTP desde 1978, chega à sua centésima edição como uma das mais importantes e respeitadas publicações técnicas do setor.

O lançamento dessa edição histórica aconteceu em 5 de fevereiro de 2004, na sede da ANTP, em São Paulo, evento com cerca de 150 participantes, incluindo diretores,

vice-presidentes e membros do Conselho Diretor, responsáveis por diretorias regionais, personalidades do setor e representantes de entidades associadas.

Peter Alouche, que nos últimos 15 anos tem se responsabilizado pela publicação, escreveu, em editorial, que a **Revista** “é um marco de sucesso editorial” (...) e o “repositório das idéias, dos conceitos e das

polêmicas que permearam o mundo do transportes públicos nessas últimas décadas”.

**O futuro.** A pauta da edição do número 100 foi concebida de modo a reunir 30 artigos que pudessem indicar as principais tendências para os próximos dez ou vinte anos, no Brasil, nas áreas de desenvolvimento urbano, transporte e trânsito.

## ‘Fonte de informação e reflexão’, diz Jurandir Fernandes

**O** presidente da ANTP, Jurandir Fernandes, realçou a importância da **Revista dos Transportes Públicos** como base de consulta para todos aqueles que atuam no setor: “Todos nós, do setor, utilizamos a revista como fonte de informação e reflexão”, disse.

O vice-presidente Rogerio Belda assinalou que a revista foi importante para consolidar a ANTP nos primeiros tempos. “No final dos anos 70, a ANTP era ainda uma grande promessa e a **Revista**, naquele momento, constituía uma presença física.

Mostrava para as pessoas que a entidade tinha também uma publicação, além dos eventos que promovia”.

Ele agradeceu a cooperação dos membros do Conselho Editorial e dos colaboradores, e destacou o papel da secretária-executiva da publicação, Maria Palmira Mançano, encarregada de viabilizar, nos prazos, o trâmite de originais e os procedimentos editoriais. Belda também enfatizou o trabalho de Maurício Cadaval para a organização inicial da ANTP e, dentro desse processo, para a concretização da **Revista**.

Cadaval não pôde comparecer ao lançamento, mas mandou uma mensagem, lida publicamente: “É com muita alegria que vejo uma iniciativa modesta e despretensiosa, tomada há 25 anos por um grupo de idealistas (...), frutificar e permanecer por tanto tempo, promovendo o transporte coletivo no Brasil”, disse, num trecho.

**Interpretações.** O vice-presidente da ANTP, César Cavalcanti, destacou o fato de a revista ser muito procurada por autores para mostrarem suas idéias e suas experiências. “Além da quantidade de artigos, tomando todas as cem edições, vamos reconhecer nelas a pluralidade de pontos de vista, de assuntos e de enfoques”. Outro vice, Cláudio de Senna Frederico, disse que a revista evoluiu muito e ainda deve evoluir mais: “Ao

lado dos eventos, é um elo de ligação e participação de nossa comunidade. E a participação ocorre especialmente com o envio de material para publicação. Creio ser esse o ponto em que temos mais a avançar: precisamos explorar novos fornecedores. É preciso haver uma renovação”.

**Credibilidade.** “A ANTP se destaca por sua responsabilidade e por sua respeitabilidade, porque é uma organização cidadã. E a **Revista** também é assim”, disse o diretor da ANTP no Rio de Janeiro, Willian Aquino, acrescentando que a publicação, por meio de cerca de mil artigos publicados, permite que se faça um quadro da evolução dos problemas e do pensamento no setor nesse período.

**Conquista.** O diretor-executivo, Nazareno Affonso, colocou o marco da centésima edição no contexto das muitas iniciativas vitoriosas que a ANTP, dentro de um espírito coletivo e participativo, tem conseguido empreender ao longo de sua história. “A ANTP existe porque há muitas pessoas que acreditam ser possível lutar por direitos e não por privilégios e, por isso, defendem uma nova mobilidade para o País, com foco no ser humano, e que valoriza o transporte público, a bicicleta, a calçada. Acreditam na mobilidade sustentada, centrada no cidadão, e não mais no veículo”.

### Capa, um destaque da edição



Um aspecto que chamou a atenção na edição número 100 da Revista dos Transportes Públicos – e que, de certa forma, sinaliza mudanças futuras na publicação – foi a capa, criada e produzida pelo jovem Sílvio Robert, estudante de artes de uma escola pública localizada em São Sebastião, cidade satélite de Brasília, no Distrito Federal.

**I N F O R M A T I V O**

**109**  
FEVEREIRO/MARÇO  
DE 2004

**ANTP**  
CASA DA MOBILIDADE CIDADÃ  
ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS-ANTP

Alameda Santos, 1000, 7º andar, CEP 01418-100, São Paulo, SP, Brasil.  
Telefone: (011) 3283 2299. Fax: (011) 3253 8095. E-mail: antpsp@antp.org.br  
Home page: www.antp.org.br.

*Presidente:* Jurandir Fernandes  
*Diretor-Executivo:* Nazareno Stanislaw Affonso  
*Diretor-Adjunto:* Eduardo A. Vasconcellos  
*Diretora-Adjunta:* Cristina Baddini Lucas  
*Jornalista Responsável:* Alexandre Asquini (MTb 28.624)  
*Apoio Editorial:* Maria Palmira Mançano