

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
ESCOLA DE COMUNICAÇÃO
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS

**O JORNALISMO DE POLÍTICAS PÚBLICAS E SUAS TÉCNICAS
DE INVESTIGAÇÃO: UM ESTUDO DE CASO DA COBERTURA
DE TRANSPORTES URBANOS DO JORNAL *O GLOBO***

MANUELA ANDREONI

RIO DE JANEIRO

2011

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
ESCOLA DE COMUNICAÇÃO
CENTRO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS
JORNALISMO

**O JORNALISMO DE POLÍTICAS PÚBLICAS E SUAS TÉCNICAS
DE INVESTIGAÇÃO: UM ESTUDO DE CASO DA COBERTURA
DE TRANSPORTES URBANOS DO JORNAL *O GLOBO***

Monografia submetida à Banca de Graduação
como requisito para obtenção do diploma de
Comunicação Social/ Jornalismo.

MANUELA ANDREONI

Orientadora: Prof. Dr. William Dias Braga

RIO DE JANEIRO

2011

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO
ESCOLA DE COMUNICAÇÃO

TERMO DE APROVAÇÃO

A Comissão Examinadora, abaixo assinada, avalia a Monografia **O jornalismo de políticas públicas e suas técnicas de investigação: um estudo de caso da cobertura de transportes urbanos do jornal *O Globo***, elaborada por Manuela Andreoni.

Monografia examinada:

Rio de Janeiro, no dia/...../.....

Comissão Examinadora:

Orientador: Prof. Dr. William Dias Braga
Doutor em Comunicação pela Escola de Comunicação - UFRJ
Departamento de Expressão e Linguagens - UFRJ

Prof. Augusto Henrique Gazir
Mestre em Ciências Sociais – Universidade de Londres
IBASE

Profa. Patrícia Cecília Burrowes
Doutora em Comunicação pela Escola de Comunicação - UFRJ
Departamento de Expressão e Linguagens - UFRJ

RIO DE JANEIRO

2011

FICHA CATALOGRÁFICA

ANDREONI, Manuela.

O jornalismo de políticas públicas e suas técnicas de investigação:
um estudo de caso da cobertura de transportes urbanos do jornal *O Globo*.
Rio de Janeiro, 2011.

Monografia (Graduação em Comunicação Social/ Jornalismo) –
Universidade Federal do Rio de Janeiro – UFRJ, Escola de Comunicação –
ECO.

Orientador: Prof. Dr. William Dias Braga

*À minha família, aos meus amigos e a todas as
pessoas com quem engatei em discussões
infinitas sobre a cidade partida.
Ao meu marido, Tom Le Mesurier, por me
apoiar e amar todos os dias.*

*Agradeço a todos os jornalistas que não me
incentivaram a desistir da profissão.*

“Morar nos Estados Unidos é bom, mas é uma merda. Morar no Brasil é uma merda, mas é bom.”

Tom Jobim

ANDREONI, Manuela. **O jornalismo de políticas públicas e suas técnicas de investigação: um estudo de caso da cobertura de transportes urbanos do jornal *O Globo***. Orientador: William Dias Braga. Rio de Janeiro: UFRJ/ECO. Monografia em Jornalismo.

RESUMO

A emergência da cobertura de políticas públicas como um dos produtos mais valorizados da imprensa brasileira provoca uma discussão sobre qual seria a melhor forma de se tratar um assunto complexo de tamanha importância para o desenvolvimento democrático do país sem distorcê-lo. Este estudo explana os conceitos de políticas públicas e o papel do jornalismo na sua compreensão pelo grande público, assim como as ferramentas de investigação de que repórteres podem usufruir para aproximar consumidores de notícias de sua própria realidade social. Reforça-se a necessidade de um grau de especialização do jornalista assim como a importância de um ambiente de trabalho adequado e respeitoso ao profissional para uma cobertura de qualidade. Para demonstrar a importância da associação desses dois campos do jornalismo, analisou-se a cobertura de transportes urbanos do jornal *O Globo*, em particular no período em que foram realizadas as licitações das linhas de ônibus da cidade do Rio de Janeiro. Transporte público é um assunto árido, de grande importância para o cotidiano de uma metrópole e explorado pela imprensa sem profundidade. Este trabalho pretende, a partir de conceitos de políticas públicas, dos estudos de jornalismo, além de entrevistas e observação do dia-a-dia de trabalho na redação do jornal, compreender como é feita a cobertura e apontar caminhos para um jornalismo de maior qualidade.

LISTA DE SIGLAS

ABRAJI - Associação Brasileira de Jornalismo Investigativo

AGETRANSP - Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários, Ferroviários e Metroviários e Rodovias do Estado do Rio de Janeiro

ASEP - Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos do Estado do Rio de Janeiro

BRT - Bus Rapid Transit

CNI - Confederação Nacional de Indústrias

COI - Comitê Olímpico Internacional

COPPE - Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-graduação E Pesquisa de Engenharia

CVM - Comissão de Valores Mobiliários

DETRAN - Departamento Estadual de Trânsito

EBTU - Empresa Brasileira de Transportes Urbanos

FETRANSPOR - Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado do Rio de Janeiro

GPAAE - Grupamento de Policiamento em Áreas Especiais

IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística

ONG - Organização não governamental

PIB - Produto Interno Bruto

PDTU - Plano Diretor de Transporte Urbano

POF - Pesquisa de Orçamento Familiar

RAC - Reportagem com Auxílio de Computador

RFFSA - Rede Ferroviária Federal SA

SIAFI - Sistema Integrado de Administração Financeira do Governo Federal

SNT - Sistema Nacional de Transportes Urbanos

STF - Supremo Tribunal Federal

TCU - Tribunal de Contas da União

TJ - Tribunal de Justiça

TSE - Tribunal superior Eleitoral

UFRJ - Universidade Federal do Rio de Janeiro

UPP - Unidade de Polícia Pacificadora

LISTA DE QUADROS E TABELAS

Análise de matérias publicadas sobre as licitações de ônibus na cidade do Rio de Janeiro em 2010.....	81
---	----

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	12
2. O JORNALISMO PARA POLÍTICAS PÚBLICAS.....	17
2.1. Políticas públicas no Brasil.....	17
2.2. Como analisar uma política pública.....	19
2.3. A cobertura política nos jornais brasileiros.....	23
3. O JORNALISMO INVESTIGATIVO.....	32
3.1. Breve história do jornalismo investigativo como gênero.....	32
3.2. Práticas no jornalismo investigativo.....	36
3.2.1. As fases da reportagem investigativa.....	37
3.2.2. Investigação da administração pública no Brasil.....	39
3.2.3. Investigação de empresas privadas no Brasil.....	44
4. A CIDADE PARTIDA E SEU SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO.....	49
4.1. Transporte urbano e segregação no Brasil.....	49
4.2. Transporte urbano e segregação no Rio de Janeiro.....	55
5. A COBERTURA DE TRANSPORTE URBANO DO JORNAL <i>O GLOBO</i>	70
5.1. Panorama da editoria <i>Rio</i> do jornal <i>O Globo</i>	70
5.2. Análise da cobertura da licitação dos ônibus pelo jornal <i>O Globo</i>	77
6. CONCLUSÃO.....	108
7. NOTAS DA AUTORA.....	111
8. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	113
9. ANEXOS.....	118

1. INTRODUÇÃO

O trânsito da cidade do Rio de Janeiro motiva a cada dia mais comparações entre a cidade maravilhosa e o caos paulistano. A desorganização é aparente e total. Há décadas, sobrevoam pela ex-capital brasileira suspeitas obscuras sobre os motivos de tanta desordem. Não é difícil ouvir pelos trens, ônibus e barcas da cidade as teorias mais obscuras: “haveria uma máfia das empresas de ônibus dominando a cidade?”, “seria a 1001 dona de Niterói?”, “os trens da Central são os mesmo desde o tempo de Pedro II?”, “será que o governador já andou de ônibus?”. Poucos folclores combinam mais com a intrigante cidade partida.

A depender do ponto, o carioca não pega, caça ônibus. Enfia-se no meio do trânsito para forçar o veículo de sua preferência a parar. Ao subir no coletivo, a aventura começa. Em cima de um chassi de caminhão, os buracos fazem a viagem se assemelhar a um rali. O motorista apressado parece ter desejos de Fórmula 1, mas acaba por levar os passageiros a uma montanha russa urbana. No trânsito do verão, o ônibus vira sauna. Dependendo da linha, pode se tornar em um teste desagradável aos desodorantes. Afora isso, resta a espera engarrafada – e talvez em pé, debaixo do sovaco alheio – pela chegada ao longínquo destino.

Por mais que os jornais cariocas publiquem matérias e matérias sobre os transportes urbanos da capital fluminense e o caos do tráfego que cada vez mais nos aproxima de nossos eternos rivais, não houve ainda explicação que jogasse por terra os obscuros boatos que correm pelas vias da cidade. Os próprios jornalistas suspeitam de tais mitos. Muitos têm até certeza.

Para tentar compreender o que está por trás da cobertura de transportes urbanos da imprensa carioca, este trabalho se munuiu de diversas fontes. Afinal, o jornalismo não se encerra em si mesmo, portanto, para falar dele, há de se recorrer a outras ciências. Disserta-se nas próximas páginas sobre o jornalismo de políticas públicas, aquele que traz aos leitores, espectadores e ouvintes informações sobre as ações dos que os governam; sobre as investigações jornalísticas, que esclarecem as inúmeras histórias que o mundo tenta esconder; sobre o transporte urbano no Brasil e a segregação sócio-espacial que a falta dele provoca; e finalmente sobre a cobertura do maior jornal carioca, *O Globo*, sobre o tema que nos aflige.

A abordagem deste trabalho se baseará nas teorias de *newsmaking*, ou seja, de produção jornalística apresentadas por Mauro Wolf em “Teorias da comunicação”. Para entender esse mundo complexo – e hostil às regras – vai-se analisar não só o processo de produção da notícia, mas também o seu pano de fundo. Por isso, optou-se por discorrer de início sobre o conceito de políticas públicas e o relacionamento dos jornalistas com a máquina pública e suas nuances. Os autores Fábio Giambiagi, Ana Claudia Além, Sérgio Buarque de Hollanda, Guilherme Canela e outros nos ajudam neste percurso.

O repórter que ousa tentar compreender a máquina pública brasileira se propõe um desafio centenário, que remonta à burocracia portuguesa, herdada, adaptada e amaciada por nós. Os autores deste trabalho defendem que o repórter que deseja meter-se em tal enrascada tem que saber onde finca seus pés. A máquina sempre derrota os desarmados de forma humilhante: a eles resta assinar reportagens incompreensíveis, inglórias e, talvez o mais importante, enfadonhas. Entre jargões, labirintos burocráticos, fontes secretas e intermináveis pesquisas, é difícil para o repórter inexperiente no assunto desencavar algum tesouro. Por isso, ao longo deste trabalho, defende-se um grau de especialização para o jornalista que deseja escrever reportagens sobre o assunto. Especializar-se, no entanto, não é tarefa simples. Há de se perceber que na espreita sempre está o perigo de se tornar tão especialista a ponto de deixar de ser jornalista. O repórter não pode se render à aridez de certos assuntos. É preciso entreter o leitor além de informá-lo.

Apesar de ter se especializado em cobertura de administração pública, a imprensa brasileira ainda toma fofoca por discussão política e costuma deixar de lado o que mais interessa ao povo: a fila do hospital, a estrada esburacada, os processos judiciais intermináveis, a violência, a fome, a falta d’água e tantos outros problemas banais cujas respostas se escondem entre diários oficiais, editais e contratos, que o jornalista não precisa apenas ler, mas entender, explicar e trazer para a realidade tátil de cada um de seus leitores.

Para lograr tal feito, o jornalista se equipa de técnicas de investigação e é a elas que o capítulo de número três se dedicará. Cleofe Monteiro Sequeiro, Elvira Lobato, Alberto Dines e outros estudiosos e jornalistas guiam as idéias trabalhadas nele. É controversa a existência do gênero jornalismo investigativo, mas não a das técnicas que

fazem de qualquer reportagem merecedora de atenção. É por meio delas que se desenterra a desejada exclusividade. Este capítulo não se detém às investigações da administração pública. Os segredos da máquina pública nem sempre estão guardados em sua própria estrutura, portanto não basta ao repórter investigativo saber dos meandros da burocracia estatal. Entender as empresas que servem à máquina é também tarefa do jornalista que busca elaborar reportagens sobre políticas públicas. A investigação de empresas privadas será um de seus maiores desafios. Mas não o maior deles.

A empresa de comunicação, de que depende a maioria dos repórteres investigativos, é fonte de muitas restrições ao jornalista. Os cortes de custos, o “foco no cliente”, as demandas por rapidez e dinamismo têm engasgado as redações e as forçado a certos sacrifícios. O primeiro deles é cortar da própria carne seu atributo mais caro: a investigação jornalística, que além de custosa, é demorada e tem grandes chances de simplesmente dar errado. Aos jornalistas resta o grande desafio de superar tantos poréns.

Para amortecer o percurso, criou-se a assessoria de imprensa. A relação do repórter com o assessor de imprensa diz muito sobre o jornalismo praticado por ele. Preguiçoso e chapa branca são apenas alguns dos adjetivos que podem ser conferidos ao jornalista que se rende às informações pré-cozidas preparadas por aqueles que deveriam estar sendo investigados em uma reportagem.

É nos assuntos mais áridos que mora o perigo. Eles sempre correm o risco de serem deixados de lado pela necessidade de um trabalho mais cuidadoso no processo de transformá-los em histórias interessantes, que entretenham o leitor. Sob esse prisma, o tema “transportes urbanos” ganha sentido como estudo de caso. Apesar de ser significativa para a maioria da população, que sofre com seus defeitos no dia-a-dia, pode aparecer como apenas um objeto técnico e desinteressante em mãos despreparadas ou sem tempo.

Os transportes urbanos são um problema antigo no Brasil, principalmente no Rio de Janeiro, e é sobre eles que discorrerá o quarto capítulo, que conta com os conceitos trabalhados por Eduardo Vasconcelos, Maurício de Almeida Abreu e outros. Como política pública, ao longo dos anos, o sistema de transporte público foi mais um produtor de desigualdades que de integração. O isolamento daqueles que sofrem com a

imobilidade reforça os abismos sociais, aglutinando a eles outro sentido: o de segregação espacial.

A falta de mobilidade e acessibilidade provoca o crescimento da cidade informal. O desenvolvimento brasileiro tem como marca cortiços e favelas, produtos da ausência de políticas públicas de habitação e transporte que conferissem às forças de trabalho insumos para a sobrevivência. O vazio institucional deixado pelo Estado foi logo ocupado por variados poderes paralelos: as lotações e as milícias são apenas dois deles.

Na década de 1940, o governo escolheu o modelo rodoviário para a expansão dos transportes. Difícil dizer o que pesou mais na decisão: as necessidades da população e das empresas, ou a indústria automobilística. Afinal, quando todos dependem de ônibus para se deslocar, quem tem um carro é rei. Com o desenvolvimento do país e a multiplicação de reis e rainhas, o trânsito tende a gradativamente alcançar o caos.

Antigo modelo de desenvolvimento, a ex-capital brasileira é hoje padrão de segregação. A cidade é partida horizontal e verticalmente. No asfalto, entre o litoral e o Maciço da Tijuca, encontram-se os ricos. Nos morros e além dos picos habitados pela Floresta da Tijuca, estão os pobres. A história é coerente: o desenvolvimento foi cuidadosamente contido, para não ultrapassar as fronteiras premeditadas. À plebe carioca, sempre restou o abandono.

A (i) mobilidade é uma das faces da negligência, talvez a que melhor o retrata. No início os meios de transporte serviram para expandir a cidade. Os pobres foram levados pelos trens da Central e da Leopoldina para longe, no subúrbio ainda rural. Enquanto isso, os ricos montaram em bondes para ir ao litoral de Botafogo, Copacabana e Ipanema. Havia, é claro, os cortiços, para aqueles que não puderam se afastar do trabalho, que ainda se concentrava no centro.

Com o passar dos anos, a falta de acessibilidade e de políticas públicas de habitação, originou as favelas. A concentração dos equipamentos urbanos entre o Maciço da Tijuca e o litoral saturou as zonas ricas da cidade. Depois o sucateamento dos trens e a opção por veículos rodoviários isolaram gradualmente aqueles que optaram por morar longe e os condenaram em um perpétuo tribunal a passar grande parte da vida em engarrafamentos. O luxo dos carros de passeio, por sua vez, engasgou o trânsito da Zona Sul. Hoje, só mesmo quem tem helicóptero se salva.

O jornal *O Globo* tem se interessado bastante por transportes nos últimos anos, publicando matérias sobre o assunto quase diariamente. O motivo é um recente engajamento da prefeitura no tema, que tem relação estreita com a preparação da cidade para as distantes Olimpíadas de 2016. O recorte escolhido como estudo de caso deste trabalho é a tão aguardada licitação das linhas de ônibus da cidade. Pela primeira vez em décadas, uma política pública sugeriu uma resposta às teorias conspiratórias sobre os donos dos precários veículos que se encarregam do transporte coletivo da cidade.

Foram escolhidas 47 matérias publicadas em 2010 pelo jornal *O Globo*. A análise levou em conta 20 critérios, relativos à especialização do repórter, ao conteúdo, à apuração, à contextualização, à apresentação e ao teor das reportagens. Essa avaliação foi contextualizada pelo perfil da editoria *Rio*, responsável pela cobertura. Caracterizada como um dos nichos de cobertura local intensiva, a editoria tem um método de trabalho singular, que será explicitado no quinto capítulo deste trabalho.

Além das reportagens selecionadas, o estudo foi elaborado com base em diversas matérias publicadas entre a década de 1990 e os anos 2000, além de entrevistas com jornalistas do *Globo*. Para completar, a autora, que é estagiária da empresa que publica o jornal, conviveu com a equipe da editoria *Rio* durante três semanas, o que permite a este trabalho observações mais próximas.

Finalmente, o estudo tocará em diversos aspectos que envolvem a produção de notícia no diário carioca, o único *quality paper* restante na capital fluminense. Desde a especialização do repórter que cobre políticas públicas até o contexto sócio-político da cidade partida, passando pelas dificuldades de se praticar jornalismo investigativo na conjuntura do corte de gastos.

A hipótese levantada pela autora deste trabalho é de que apenas um jornalista especializado naquilo que deseja investigar que tenha recursos para tal é capaz de elaborar uma reportagem de qualidade. Por especializado, entenda-se concentrado naquele assunto, envolvido por ele, e conhecedor das técnicas de investigação pertinentes ao tema. Por recursos, leia-se dinheiro para bancar a apuração e espaço editorial para revelar os resultados. A partir dessa análise, pretende-se traçar um perfil da prática de jornalismo de políticas públicas na imprensa carioca.

2. O JORNALISMO PARA POLÍTICAS PÚBLICAS

O objetivo deste capítulo é conceituar políticas públicas, principalmente dentro do contexto brasileiro, entender algumas formas de analisá-las, e definir sua relação com o jornalismo. O “contexto brasileiro” implica que desenvolveremos mais os aspectos em que o Estado falha no Brasil – exatamente onde o jornalismo costuma entrar, cumprindo seu papel de fiscal e guardião da sociedade.

A cobertura de política pública muitas vezes transcende as editoriais – ou seja, pode ser tratada em diversas delas –, contudo, as principais observações deste trabalho recairão sobre a editoria de política e de cidades, já que são as maiores responsáveis pelo acompanhamento da administração pública, nos níveis nacional e local respectivamente.

Do ponto de vista pragmático, trataremos também de como jornalistas podem conduzir avaliações de determinadas políticas públicas e em que aspectos é considerado necessário o esforço investigativo. Como forma de caracterizar o conteúdo desse esforço e de onde ele deve surgir, falaremos não só de técnicas, mas também da formação do jornalista e da atitude do profissional perante a pauta de políticas públicas.

2.1. Política pública no Brasil

Políticas públicas, em síntese, são as ações do Estado. Mais especificamente, são despesas do Governo que têm em vista o interesse público – às vezes com participação da sociedade civil. O aspecto essencial para se caracterizar uma política pública é que ela seja pautada, projetada e executada tendo como principal interessado o público, a população da região administrativa em questão, e suas organizações e agrupamentos (ALÉM & GIAMBIAGI, 2007: 438). Não por isso, entes privados – como empresas, organizações não governamentais (ONGs) e outros – estão excluídas do processo de desenvolvimento de políticas públicas. As empresas, por exemplo, podem ser contratadas para conduzir uma obra pública, e as ONGs podem prestar consultoria ao governo no desenvolvimento de certo programa. Além disso, a participação da sociedade civil é essencial para o sucesso de um programa que visa a criação e a manutenção dos chamados “bens públicos”.

Os bens públicos são caracterizados por serem: indivisíveis, de consumo ou uso “não-rival” (o consumo deste bem por um indivíduo não pode prejudicar o consumo por outro indivíduo) e não-excludente (ele tem que ser capaz de beneficiar a todos sem exceção). É importante ressaltar que o Estado não é apenas produtor dos chamados “bens públicos” ou “serviços de utilidade pública”, ele é também regulador, concedente, planejador, provedor etc. Ou seja, o Estado sempre tem responsabilidade maior sobre os “bens públicos”.

Um dos maiores desafios do Estado, principalmente quando se trata de um país do tamanho e com as carências do Brasil, é a não exclusão de nenhuma parcela da população no acesso aos “bens públicos”: é necessário prover para todos. Nem sempre o Estado tem capacidade de arcar com os gastos de provisão de certo serviço de utilidade pública. Entre os estudiosos deste país, inclusive, é forte o conceito de “políticas públicas sociais”, aquelas que beneficiam diretamente a população carente. Por esta perspectiva, é possível entender, como mencionamos anteriormente, o governo como um mediador de recursos, que os transmite de uma parte da sociedade para outra, desempenhando o papel de redistribuir a renda e os bens que ela é capaz de oferecer.

Para superar essas dificuldades do governo de prover para a sociedade como um todo, existem, por exemplo, as concessões e as “Parcerias Público-Privadas” – entra aí, de forma mais direta, a atuação da sociedade civil nas políticas públicas de que tratamos antes. Da mesma forma, mesmo quando o Estado delega serviços para terceiros, ele ainda é responsável por eles

Em outras palavras, há atividades em relação às quais, mesmo que o Estado deixe de ser responsável pela produção de um bem ou serviço, ele é intrinsecamente responsável por sua provisão, isto é, deve zelar – diretamente ou através dos órgãos reguladores – para que a população seja adequadamente servida em termos de oferta e da qualidade de certos bens ou serviços. (ALÉM & GIAMBIAGI, 2007: 13)

Olhando pela perspectiva do jornalismo, é muito importante compreender esse tipo de atuação do Estado, já que ele não é imediatamente identificado pelo público como provedor, e responsável por um serviço de utilidade pública quando não é seu produtor. No caso dos transportes, nosso estudo de caso, é perfeitamente possível que grande parte da população não entenda a responsabilidade que o governo tem em relação à qualidade do serviço prestado.

2.2. Como analisar uma política pública

Para praticar o jornalismo de políticas públicas, não basta relatar os fatos; é preciso analisá-lo dentro de um contexto e compreendê-los para escrever sobre eles. A repórter Elvira Lobato insiste em dizer: “é preciso ter conhecimento”.

Eu acho que você tem que ter uma especialização por um tempo. Tem gente que acha que cada um faz tudo. Não existe isso. Cada um faz tudo superficialmente. Para ter profundidade, você tem que conhecer. E ninguém recebe uma injeção de conhecimento de uma hora para outra.¹

Caso não haja certo grau de especialização, o repórter não conseguirá produzir uma matéria crítica sobre o assunto e, assim, cumprir seu papel de fiscal dos centros de poder. Políticas públicas não são um assunto trivial e é necessário conhecer o funcionamento da máquina pública para compreender como elas funcionam. Lobato deu importantes furos jornalísticos na área de radiodifusão por conta de sua especialização. Contudo, ela explica que não cobre mais área porque se especializou tanto que virou fonte, ou seja, perdeu o senso crítico jornalístico em relação ao tema. Esse senso crítico não pode ser quebrado porque é dele que partem a curiosidade e a capacidade de tradução de temas complexos para reportagens que poderão ser compreendidas pelo leitor comum. Portanto, existe uma linha tênue entre o jornalista especializado e o especialista que não pode ser quebrada.

Antes de falar de estratégias específicas de que jornalistas costumam lançar mão para tratar do assunto, vamos explicar o básico: onde estão as políticas públicas dentro do escopo da ciência política e como elas se relacionam com as outras formas de se fazer política. Segundo Frey², a política tem três dimensões: institucional, a processual e a material. A política pública está inserida na última.

. a dimensão institucional “*polity*” se refere à ordem do sistema político, delineada pelo sistema jurídico, e à estrutura institucional do sistema político-administrativo
. no quadro da dimensão processual “*politics*” tem-se em vista o processo político, frequentemente de caráter conflituoso, no que diz respeito à imposição de objetivos, aos conteúdos e às decisões de distribuição

¹ Entrevista concedida à autora no prédio da sucursal da Folha de São Paulo no Rio de Janeiro, na Rua Santa Luzia, 651, 19º andar, Centro, no dia 17 de outubro de 2011.

² FREY, Klaus. **Políticas Públicas: um debate conceitual e reflexões referentes à prática da análise de políticas públicas no Brasil**. Planejamento e Políticas Públicas – PPP, Revista do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. nº 21. Junho-2000. Brasília, IPEA. p. 211-259

. a dimensão material “*policy*” refere-se aos conteúdos concretos, isto é, á configuração dos programas políticos, aos problemas técnicos e ao conteúdo material das decisões políticas. (FREY, 2000: 216)

Em países em desenvolvimento como o Brasil, é comum que as dimensões políticas sejam frágeis e seus limites não sejam claros. Para compreendermos como cada uma delas funciona, a seguir, exemplificamos suas fragilidades dentro do contexto brasileiro por meio de exemplos.

Quando a dimensão institucional da política de um local é bastante instável, o estudo e o acompanhamento de suas atividades pela sociedade são dificultados. Já que o estudo de caso que faremos nesta monografia trata dos transportes públicos na cidade do Rio de Janeiro, tomemos como exemplo a Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos do Estado do Rio de Janeiro (Asep), criada em 1997 pelo então governador Marcello Alencar, na onda de privatizações que originou as agências reguladoras no Brasil na década de 1990. Seu papel era acompanhar, fiscalizar e regular as concessões e permissões de serviços públicos nas áreas de energia, transportes e saneamento.

Eleito governador cinco anos depois, Anthony Garotinho inviabilizou o trabalho do recém-criado órgão: demitiu todos os seus funcionários, deixando apenas dois conselheiros. A situação perdurou por nove meses, até agosto de 2003, quando a Asep voltou a ter um corpo de funcionários compatível com suas atribuições. Feito isso, apenas dois anos depois, em 2005, decidiu-se desmembrar a agência e transformá-la na Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários, Ferroviários e Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro (Agetransp), que existe até hoje, de forma parcialmente obscura. De acordo com reportagem de Marcelo Dias³, do jornal Extra, em 14 anos de existência, o órgão aplicou somente 28 multas a todas as concessionárias do setor de transporte. Do valor cobrado, apenas 8,07%, ou R\$ 553,9 mil, foram pagos.

O elemento material da política se comporta de forma semelhante, podendo mudar de nome e mesmo de conteúdo de um governo para o outro. A confusão pode, por vezes, até impossibilitar uma análise mais profunda de seus resultados. Exemplo clássico de política pública mutante é o Bolsa Família, que se formou, basicamente, a

³ DIAS, Marcelo. Agetransp aplica só 28 multas contra empresas de transporte desde 1998”. Extra, do dia 22/05/2011, disponível em <http://extra.globo.com/noticias/rio/agetransp-aplica-so-28-multas-contra-empresas-de-transporte-desde-1998-1857160.html>, consultado no dia 22/08/2011

partir de quatro programas previamente existentes: Bolsa Escola, Cartão Alimentação, Bolsa Alimentação e Auxílio Gás.

Outro exemplo é a política de segurança pública focada em postos de policiamento comunitário, hoje conhecidos como Unidades de Polícia Pacificadora (UPP). Em 2000 foi implantado o primeiro Grupo de Policiamento em Áreas Especiais (GPAE), no Pavã-Pavãozinho/Cantagalo, favela entre os bairros de Ipanema e Copacabana na Zona Sul do Rio. A comunidade permaneceu livre do tráfico de drogas armado por cerca de três anos. Contudo, o programa foi abandonado aos poucos e acabou caindo no esquecimento. Em 2009, foi instalada a UPP na mesma comunidade, sem que o antigo programa fosse nem mesmo mencionado pelo governo. A unidade foi implantada no prédio do antigo GPAE.

A dimensão processual da política brasileira, por sua vez, oferece os elementos mais importantes para uma análise de políticas públicas. Não que seja ela a dimensão mais estável do nosso mosaico político, mas é nela que vai se encontrar a lógica por trás das tomadas de decisão do Estado brasileiro.

Levando em conta a instabilidade e fluidez das estruturas institucionais e dos padrões político-administrativos de países em desenvolvimento, caracterizados por democracias do tipo “delegativo”, como é o caso do Brasil, podemos concluir que nesses países, mais ainda do que em democracias consolidadas, a “*policy analysis*” deve enfatizar os fatores condicionantes das políticas públicas – “*polity*” e “*politics*” – dando ênfase na sua dimensão processual, a fim de poder fazer justiça à realidade empírica bastante complexa e em constante transformação. (FREY, 2000: 251)

É na personalidade dos políticos empossados e no jogo político que se dá entre eles que vamos encontrar os elementos mais relevantes, e mais utilizados tanto por acadêmicos quanto por jornalistas, para analisar as políticas públicas brasileiros. Não por acaso, existe extensa bibliografia a respeito desse aspecto da política brasileira.

Em sua obra mais aclamada, “Raízes do Brasil”, Holanda discorre sobre como os debates e conflitos políticos no nosso país sempre se deram na luta entre um personalismo e outro, ou seja, uma oligarquia e outra. Essas forças teriam sido o mais obstáculo para que aqui se desenvolvesse a democracia liberal e, não à toa, ficam marcadas na cobertura política da imprensa brasileira.

Para o historiador, o povo brasileiro só se libertará do personalismo quando forem extirpadas as “sobrevivências arcaicas” e revogada a “velha ordem colonial e patriarcal, com as conseqüências morais, sociais e políticas que ela acarretou e continua a acarretar” (HOLLANDA, 1995: 180). Nossa democracia personalista nos conferiu um

tipo de estabilidade aparente – que nunca teria sido alcançada com um sistema político “impessoal” análogo ao que para nós seria um tipo de anarquia – em que pesam os valores das pessoas que compõem essa oligarquia.

É freqüente imaginarmos prezar os princípios democráticos e liberais quando, em realidade, lutamos por um personalismo contra o outro. O inextricável mecanismo político e eleitoral ocupa-se continuamente em velar-nos esse fato. Mas quando as leis acolhedoras do personalismo são resguardadas por uma tradição respeitável ou não foram postas em dúvida, ele aparece livre de disfarces. É notório que, no tempo de nossa monarquia, os jornais e o povo criticavam com muito mais aspereza a Câmara dos Deputados, eleita pelo povo, do que o Senado, cujos membros eram escolhidos pelo imperador (HOLLANDA, 1995: 184).

Por mais que Hollanda destrinche o problema com tintas essencialmente brasileiras, é importante notar que a degradação das estruturas político-administrativas não é exclusividade dos países em desenvolvimento. Como ressalta o próprio Frey a “fluidez institucional deixou de ser apenas uma característica das democracias não consolidadas, mas torna-se cada vez mais uma realidade nos países supostamente consolidados” (FREY, 2000: 252).

O personalismo do processo político não fica restrito, contudo, ao processo político, já que as dimensões da política se misturam e afetam umas as outras. O fato de o chefe de uma pasta importante, como a dos Transportes, ser afilhado político de um senador poderoso vai comprometer as políticas públicas formuladas nesse ministério aos interesses desse líder político. Portanto, para avaliar uma política pública, é impossível se ater às suas características. É preciso olhar todas as suas fases de desenvolvimento.

Podem-se identificar pelo menos quatro fases de desenvolvimento das políticas públicas: formulação, decisão, implementação e avaliação (PORTO, 2008: 184). Portanto, para entender uma política pública, não basta avaliar se ela cumpre seu papel; é preciso saber que papel seus desenvolvedores pretendiam que ela tivesse quando a formularam, que interesses estão envolvidos no seu processo de decisão, quais obstáculos foram superados (ou não) em sua execução e a origem deles etc.

Contida na avaliação, são consideradas três esferas de exame: o estado do problema-base, do Estado e da sociedade (PORTO, 2008: 184). Ou seja, a identificação e compreensão do problema que inspirou aquela política, o entendimento das implicações do programa a ser executado para a sociedade, e aferição das condições do governo para realização da política pública, assim como os interesses envolvidos em seu desenvolvimento – por exemplo, o de empresas privadas que serão afetadas por ela.

Esses instrumentos teóricos servem não somente a acadêmicos, mas também na elaboração de reportagens sobre o tema aqui tratado. Afinal, vamos argumentar mais à frente, o jornalista é também um produtor de conhecimento.

2.3. A cobertura política nos jornais brasileiros

Parte-se do princípio que o jornalismo tem um papel central na aproximação entre o público e a política e é, por isso, tido como um dos pilares da democracia. Afinal, para que a democracia seja integral, é necessária a participação da sociedade na política. “A delegação do poder e o exercício do poder delegado dependem do compartilhamento de temas de interesse público entre os cidadãos” (BUCCI, 2008: 46).

Hannah Arendt já menciona em seu estudo sobre as origens da política na Grécia Antiga a impossibilidade de um homem viver em sociedade sem participar da política. “O problema, então, surgiu de como o homem, se ele deve viver na polis, pode viver fora da política...”⁴ (ARENDR, 2005: 6). Faz-se necessário, portanto, justificar o motivo da associação dos termos “jornalismo” e “políticas públicas” – e não apenas de “política” – neste trabalho.

Acredita-se também que os meios de comunicação têm o dever de colaborar ativamente com o desenvolvimento das nações (CANELA, 2008: 11-12), não só informando, como pautando os governos e fiscalizando suas ações. Portanto, se os meios de comunicação se propõem cobrir a política, não se responsabilizam apenas por dar cabo de uma dimensão dela, mas de todas – institucional, processual e material. A cobertura de todas essas faces é essencial para que o leitor se torne um cidadão, no sentido de ser parte integrante da sociedade e da tomada de decisões de seu grupo social.

A compreensão das políticas públicas ao redor de cada um é o primeiro passo para entender o grande contexto democrático e o papel de cada um dentro dele. Os meios de comunicação, ao informarem o cidadão, de certa forma lhes conferem o direito de se autogovernar. Esse papel da imprensa, contudo, não é de simples execução. Não é trivial entender o que é uma política pública, os processos que levam a ela, ou mesmo o

⁴ Tradução livre de “The problem thus arose of how man, if he is to live in a polis, can live outside of politics...”.

que esperar dela. Por mais que a população saiba que tem direito a saúde, educação e segurança públicas, por exemplo, grande parte pode não entender as causas e efeitos deste ou daquele aspecto de cada problema ou de onde partir para resolvê-lo. É preciso saber o que cobrar do Estado, dos políticos que elegeram, ou mesmo do servidor público que lhe presta um serviço. O jornalismo ganha vida quando se propõe a munir a população de ferramentas que lhe permitirão o acesso à cidadania.

Jornalismo e Políticas Públicas ganha sentido na medida em que um dos pressupostos do sucesso de uma política pública é a forma pela qual a informação de seu escopo é captada, assimilada e criticada pelo leitor – cidadão que, ao responder ao estímulo, poderá se transformar, no decorrer do processo de implementação de tal política, num co-gestor dessa ação pública e não só no seu beneficiário final (LAURENZA, 2005: 34)

Entre os jornalistas entrevistados e na leitura de seus depoimentos em variados meios, tem-se a noção de que a imprensa brasileira se orgulha de sua cobertura de políticas públicas e de seus efeitos. A imprensa, em geral, fez um esforço para se especializar no assunto. Entretanto, ao concentrarem seus trabalhos na arena política de Brasília e não onde as decisões tomadas pelo governo são implantadas, o jornal omite de seu leitor o aspecto material da política, que influencia mais diretamente sua vida. Quando lemos a editoria de política de um jornal brasileiro, é raro que os títulos das matérias não contenham o nome de um personagem de Brasília. Mesmo os escândalos oferecem mais espaço às pessoas que “infringiram o mal” do que ao crime cometido.

O quadro “Fala na Cara” do programa de televisão CQC, da Televisão Bandeirantes, exibido no dia 9 de março de 2009 nos dá um bom exemplo dessa interpretação. Nele, os jornalistas-comediantes do CQC param pessoas na rua e pedem para elas opinarem sobre a conduta de políticos notoriamente corruptos. Depois trazem o personagem à tona – ele sai de dentro de um van – para que o cidadão possa “falar na cara” do sujeito o que pensa. No programa do dia 9 de março o político em questão foi Paulo Maluf, duas vezes prefeito de São Paulo e uma vez governador do Estado paulista.

Questionados pelos entrevistadores, os pedestres não se furtaram a criticar a conduta de Maluf e acusá-lo de ladrão e corrupto. Contudo, quando Maluf saiu da van e confrontou os entrevistados, ninguém soube dizer ao certo o crime ou a irregularidade que ele havia cometido. A maioria acabou apertando a mão do político e saindo de cena com um sorriso amarelo.

É claro que isso é apenas uma demonstração de como as pessoas conhecem pouco sobre os escândalos políticos, o que não necessariamente é algo por que os meios de comunicação são responsáveis. Contudo, de acordo com a concepção de jornalismo que defendemos, é dever dos meios de comunicação informar as pessoas em relação ao que ocorre na sociedade com a profundidade necessária para que seus receptores se tornem críticos em relação às matérias lidas, assistidas, escutadas. Apenas relatar os conflitos político-partidários de Brasília está aquém do que se deve esperar de um jornal.

O jornal *O Globo*, cuja cobertura será analisada mais à frente neste trabalho, tem uma organização diferenciada por sua própria identidade, principalmente em relação a temas políticos. O veículo concentra sua cobertura de processo político na editoria nacional, intitulada “País”, mesmo quando esta diz respeito à sua cidade de origem, o Rio de Janeiro. Enquanto isso a editoria local, chamada “Rio”, cobre os aspectos materiais da administração pública fluminense – principalmente carioca. Dessa forma, a cobertura do Rio é muito mais completa do que a de São Paulo, por exemplo, já que os dois grandes jornais da cidade têm pretensões muito mais nacionais do que locais. *O Globo*, por sua vez, pretende ser um jornal carioca, não nacional.

Voltando à análise geral, a concentração da cobertura política em Brasília é alvo antigo de crítica. Por isso, foi tema da palestra “Desafios do jornalismo político: como ir além do escândalo e da burocracia partidária”, no 6º Congresso Internacional de Jornalismo Investigativo da Associação Brasileira de Jornalismo Investigativo (Abraji)⁵, em julho de 2011. Foram convidados dois jornalistas para debater o tema: Gerson Camarotti repórter experiente da editoria País do jornal *O Globo*, e Renata Lo Prete, comentarista política da *GloboNews* e responsável pela coluna *Painel da Folha de São Paulo* – a mais importante coluna de política do jornal paulista.

Contra todas as expectativas, os dois defenderam a cobertura concentrada em Brasília. “As decisões que aquelas pessoas tomam e os motivos pelos quais elas brigam são importantíssimos para o país”, defendeu Lo Prete a uma platéia inconformada com o fato de que nenhum dos dois palestrantes parecia ter prestado atenção às três palavras

⁵ O 6º Congresso Internacional de Jornalismo Investigativo foi organizado pela Associação Brasileira de Jornalismo Investigativo (Abraji), em parceria com a Universidade Anhembi Morumbi, entre os dias 30 de julho e 2 de agosto de 2011, na unidade 7 do Campus Vila Olímpia da Universidade Anhembi Morumbi, na Rua Casa do Ator, 275, em Vila Olímpia, São Paulo, SP.

que faziam toda a diferença no título daquele debate: “como ir além”. Camarotti também defendeu o jornalismo baseado em fontes mais do que em investigações. “O bastidor da política está às vezes à frente da investigação”, afirmou.

No debate, foi possível entender o quanto a personalidade dos políticos fala alto na análise da política brasileira nos jornais. “Grande parte do meu trabalho é deixar que as pessoas mintam para mim”, disse Lo Prete, apoiada por Camarotti. “Às vezes quem mente para mim ajuda mais do que quem fala a verdade”, completou. Segundo a jornalista, com as mentiras e diferentes versões, é possível montar uma verdade. É preciso, porém, ser crítico e analisar os interesses políticos daquela fonte, explicou.

De acordo com Wolf, existem os critérios subjetivos que caracterizam a notícia como importante e de interesse são: grau e nível hierárquico dos indivíduos envolvidos, impacto sobre a nação e sobre o interesse nacional (proximidade ao público, vizinhança geográfica, afinidade cultural), quantidade de pessoas que o acontecimento envolve e relevância e significância do acontecimento quanto ao desenvolvimento futuro de determinada situação (WOLF, 1999: 87).

Ao concentrar a cobertura em Brasília e seus personagens, pode-se dizer que os jornais estão de olho no “grau e nível hierárquico dos envolvidos”, mas é possível questionar a articulação desse tipo de pauta com os outros três. Afinal, por mais que os personagens de Brasília estejam envolvidos com as tomadas de decisão do governo central brasileiro, é difícil dizer que o público se sente próximo deles, ou que acredita que suas ações tem impacto direto sobre a nação. A quantidade de pessoas envolvidas pode ser grande, mas muito indiretamente – já que não está se reportando sobre políticas materiais, mas sobre relacionamentos políticos que podem resultar em políticas públicas. Este trabalho também questiona se esses acontecimentos pesam no desenvolvimento futuro de determinada política pública – afinal, é raro que se troque um ministro e tudo mude de repente. Ao forçar a ligação desse tipo de notícia com os elementos de interesse e importância da notícia, pode-se questionar se os veículos de comunicação não estão na verdade afastando a população de qualquer política, ao mostrar apenas a política com que o público está ligado muito indiretamente.

Em artigo no portal Observatório da Imprensa, Ricardo Setti, experiente jornalista da área em questão, criticou a cobertura excessiva das “picuinhas” de Brasília, que, segundo ele, é parte dos vícios que integram uma cultura do setor. Para ele, os

jornalistas de política “não parecem produzir suas matérias pensando, de fato, no grande público. Acabam, de forma automática, escrevendo sobretudo para suas fontes – e para os colegas” (SETTI, 2005)⁶.

De volta à palestra, Lo Prete também argumentou que a falta de jornalistas da grande imprensa lotados fora da Região Sudeste e de Brasília torna mais difícil a descentralização da cobertura. Os jornais não se sentem seguros de produzir matérias em locais onde não se conhece a fundo o jogo político e nem se confia em ninguém que tenha essa “ciência”. Os próprios jornalistas admitem que “é em Brasília que se descobre que, na verdade, a política é local” – ou seja, cada um daqueles tomadores de decisão joga na arena política para defender os interesses do local que o elegeu. Logo, a cultura jornalística não é o único motivo pelo qual a cobertura é concentrada no processo político. Também o encolhimento das redações é um fator importante para o empobrecimento das pautas e matérias dos jornais.

O fato de que a pauta de políticas públicas “requer idealmente jornalistas treinados em noções de economia e sociologia, além de gestão pública e, se possível, familiaridade com questões técnicas” (LAURENZA, 2005: 23) nos distancia ainda mais da solução do problema. As faculdades que formam jornalistas não estão isentas de culpa. Parte do problema, para o jornalista Marcelo Canella, é a inclusão da escola de jornalismo dentro da faculdade de comunicação, que não aborda de forma eficiente os temas mais importantes para a formação de um repórter.

Ao tratá-lo (o jornalismo)⁷ como simples modalidade da comunicação, ao lado da cibernética e do marketing, da lingüística e da semiótica – até conexões neurais são comunicação! -, a chamada teoria da informação tem desprezado o jornalismo como objeto autônomo de investigação para enredá-lo em um novelo de abstrações improdutivas. (CANNELAS, 2008: 106).

A pauta de processo político, por sua vez, requer, como afirmaram os jornalistas anteriormente citados, senso crítico, malícia e profundo conhecimento dos personagens políticos envolvidos e suas personalidades – além é claro de um extenso “cardápio de fontes”, conforme Lo Prete apelida sua agenda telefônica. Por mais que com técnicas distintas, tanto as matérias cujo objeto são políticas públicas quanto as que tratam do

⁶ SETTI, Ricardo A. O jornalismo político exclui o grande público. Publicado no Observatório da Imprensa no dia 15/03/2005. Disponível em <http://www.observatoriodaimprensa.com.br/news/view/o-jornalismo-politico-exclui-o-grande-publico><http://www.observatoriodaimprensa.com.br/news/view/o-jornalismo-politico-exclui-o-grande-publico>, visitado no dia 08/09/2011.

⁷ Grifo nosso.

processo político parecem ter o mesmo objetivo maior de “estabelecer relações entre a ação pública e o discurso” (LAURENZA, 2005: 24), de promover um fórum público, um dos papéis mais cruciais do jornalismo (KOVACH, ROSENTIEL, 2003: 199-220).

Talvez o motivo da prevalência do tema “processo político” sobre o assunto “política pública”, como destaca Ana Maria Laurenza, seja que “no Brasil, até mesmo as elites variadas sofrem para entender o conhecimento das questões públicas transformadas em matéria árdua pelos notáveis. Não sem uma intenção política: a de inibir, pelo segredo, a participação política.” (LAURENZA, 2005: 105). A resposta também pode estar no encolhimento das redações em todo o mundo e a perda de espaço das reportagens de fôlego, também chamadas investigativas, dando lugar às notícias de mais fácil concepção. Esses temas serão mais bem detalhados no próximo capítulo.

Esse prejuízo é tão latente na área de políticas públicas, porque, como destaca a jornalista Marta Salomon, além das respostas tradicionais - o quem, quem, onde, quando, por que e como - as matérias sobre políticas públicas “têm outras perguntas obrigatórias a fazer. Quem vai pagar a conta? E, principalmente: Quem ganha e quem perde” (SALOMON, 2008: 84-85). E completa: as informações oficiais não bastam. Esse tipo de reportagem, com análise precisa de eficiência de um programa do governo, “vai seguramente exigir maior número de fontes”.

Existem várias formas de se cobrir políticas públicas, e todas elas, se forem eficientes, implicam muito trabalho e investigação exaustiva – ambos em falta nas atuais redações brasileiras. Afinal, não é apenas a formação do jornalista que tem consequência sobre o seu trabalho, mas também o espaço conferido a ele para desempenhar seu trabalho com qualidade.

O jornalista e acadêmico Eugênio Bucci, em seu período à frente da Agência Brasil (entre 2003 e 2007), tentou se desvencilhar dessas barreiras e propôs o monitoramento sistemático das políticas públicas partindo de uma cobertura baseada no seguinte triângulo imaginário: governo, Estado e cidadania. Ou seja, a pauta e as próprias reportagens sobre o tema, tinham que levar em conta não só o processo político dentro do governo, como acompanhar o funcionamento da máquina Estatal no desenvolvimento das políticas públicas e ainda analisar junto à sociedade, afetada por elas, os reais resultados. O que Bucci tentou fazer foi provocar uma mudança de cultura na redação.

A cobertura de todo o ciclo da política pública leva a várias descobertas interessantes e exacerba o poder fiscal de controle dos centros de poder da imprensa. Já no processo de decisão de se investir em uma política pública, o trabalho começa, pois é importante identificar os movimentos políticos (não só oficiais) que a provocam, conhecer a constituição que permite que ela seja implementada, os programas dos partidos políticos que pretendem se engajar em seu desenvolvimento, os programas de associações profissionais envolvidas no tema, a movimentação das empresas (e seu lobby), os orçamentos disponíveis que possibilitam que tudo isso se torne real. Só essa apuração já pode identificar uma série de problemas e explicitar a agenda política do governo – que não tem a ver apenas com o que os políticos eleitos desejam. (CASTRO, 2008: 77).

O jornalista de economia, especialista em orçamento, André Soliani, fornece um curto manual de como apurar uma matéria completa sobre políticas públicas com base no orçamento público:

É preciso estabelecer comparações históricas para saber o comportamento dos gastos ao longo do tempo; usar parâmetros internacionais (“benchmarks”) para avaliar a eficiência de projetos específicos; recorrer a estudos sobre a evolução de indicadores sociais do país; a pesquisas que avaliam programas específicos do governo e a especialistas para saber se os resultados dos programas justificam as despesas. É preciso ainda consultar ONGs (organizações não-governamentais) que acompanham a execução ou estão diretamente envolvidas em projetos do Estado e, não menos importante, conversar com os próprios supostos beneficiários dos programas. (SOLANI, 2008: 157)

A perspectiva de Solani é interessante porque não se furta dizer o quanto o governo está gastando, mas contextualizar esse valor e, além disso, busca compreender se a política tem chances de funcionar ou não. Números precisam ser contextualizados para adquirirem significado junto ao público leitor quanto. Para sair do simples caráter fiscalista e reducionista, a reportagem precisa descobrir se o serviço público está prestando bons serviços e quais são suas deficiências. A simples cobertura dos rituais burocráticos deixa de lado o “resultado efetivo da ação” (COSTIN, 2008: 175).

O objetivo do papel de guardião da imprensa também vai mais além da administração e execução da transparência do poder, tornando conhecidos e entendidos os efeitos desse mesmo poder. Isso logicamente implica que a imprensa deve perceber onde instituições poderosas estão funcionando bem e onde não. Como pode a imprensa se propor a monitorar os poderosos se não revela, da mesma forma, tanto os sucessos como os fracassos? Críticas intermináveis perdem o significado, e o público fica sem bases para diferenciar o bom do ruim. (KOVACH; & ROSENSTIEL, 2003: 175).

Fato é que a imprensa normalmente cobre a parte mais chata das políticas públicas. Em grande parte das reportagens, não há sequer uma pessoa (personagem) –

teoricamente o objetivo principal da execução de qualquer política pública – contando sua história ou dizendo sua opinião sobre um programa que pode mudar sua vida. O jornalista comum não se engaja no assunto, apenas o reporta com frieza, cuspidando dados supostamente inéditos no leitor. Isso não só leva a despersonalização das reportagens, como impede o repórter de contar histórias sobre problemas antigos que continuam a afligir os brasileiros. A história de uma pessoa pode ser muito mais atraente do que um dado novo e, quando devidamente contextualizado, proporciona um conhecimento mais completo sobre aquela situação ao leitor.

Canellas acredita que a busca de um corte real, fora do politicamente correto, é uma forma de poder tratar dos velhos problemas brasileiros, que, por mais que se ausentem da imprensa, persistem em existir. É o que Wolf chama de “tabu da repetição” (WOLF, 1999: 91), que só pode ser superado caso a reportagem repetitiva venha acompanhada de algo a mais, como uma história de interesse humano, de gente comum em situações insólitas, por exemplo. Para Canellas, ir do particular para o geral é essencial para que uma reportagem seja completa. Ele cita o teórico Adelmo Genro Filho, para embasar o método que defende.

Adelmo Genro Filho (1987) identificou essa característica da nossa profissão e, recorrendo a três categorias filosóficas sistematizadas por Hegel, o singular, o particular e o universal, disse que o jornalismo é uma forma de conhecimento cristalizada no singular. (...) Mas, se o singular é a forma da notícia, a maneira como ela se apresenta em seu aspecto formal, o que lhe dá conteúdo é a sua dimensão particular, expressa pelo contexto, e sua dimensão universal, contida apenas subjetivamente e determinada pela visão de mundo do jornalista. (CANELLAS, 2008: 108)

A importância disso é não só fiscalizar os poderes públicos, como dar voz à população e ajudá-la a identificar as responsabilidades do governo de forma a poder cobrar dele. “A identificação de que determinada temática ou reivindicação merece ser entendida como uma “política pública” não é automática” (CANELA, 2008: 19-20). Por isso, decidimos tratar neste trabalho, de forma específica, um tema não-óbvio das políticas públicas: o transporte. Tomamos como estudo de caso as matérias sobre transporte público urbano do jornal *O Globo*. A área vem sofrendo mudanças devido à preparação do Rio de Janeiro para os eventos internacionais que sediará a partir de 2013 e, por isso, é alvo de freqüentes reportagens do jornal.

O problema, contudo, é antigo, não só no Rio de Janeiro, como no Brasil. Em sua maioria, as políticas públicas de transporte público não foram capazes de solucionar as carências de grande parte da população brasileira. Uma pesquisa elaborada

recentemente pela Confederação Nacional das Indústrias (CNI) em parceria com o Ibope⁸ mostra que 24% da população brasileira levam mais de uma hora para chegar ao trabalho, sendo que 61% usam transporte público nesse trajeto. Além do tempo de viagem, o preço das passagens é outra grande reclamação do povo brasileiro. Como foi publicado recentemente pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) na Pesquisa de Orçamento Familiar (POF) 2008-2009, o gasto das famílias com transporte já alcançou o consumo com alimentação, que comem respectivamente 19,6% e 19,8% da renda mensal da população brasileira (IBGE; 2010).

O atual momento da cidade representa uma grande oportunidade para o jornal discutir o caos do transporte, quase tão antigo quanto o próprio Rio de Janeiro. O problema vem atingindo dimensões preocupantes nos últimos 20 anos: segundo estudos do professor de engenharia da Coppe/UFRJ, Ronaldo Balassiano, o prejuízo contabilizado com as horas que os cariocas desperdiçam em deslocamentos, pode chegar a R\$ 12 bilhões por ano, o que equivale a 10% do PIB da cidade do Rio de Janeiro⁹. Estes valores são conservadores e foram calculados com base nos dados do Plano Diretor de Transporte Urbano (PDTU) da prefeitura. Além disso, o transporte de massa é um dos quesitos mais mal avaliados pelo Comitê Olímpico em visita à cidade, com nota 6,5 (a acomodação foi a outra grande preocupação) – com a ressalva de que os pontos conferidos nesse quesito se deveram principalmente ao projeto de reformas apresentados pela prefeitura.

A capital fluminense, desde a década de 1990 tratada como a “cidade partida”, guarda um histórico de segregação sócio-espacial que se mistura como o desenvolvimento de seu sistema de transporte. Neste contexto, pretendemos tratar dos benefícios que a aliança entre o jornalismo investigativo e as pautas de políticas públicas pode trazer à população do Rio de Janeiro. Mas antes serão discutidas as técnicas de investigação a que os jornalistas podem recorrer quando elaborando reportagens sobre políticas públicas.

⁸ Pesquisa “Retratos da Sociedade Brasileira: Locomoção Urbana”, divulgada em agosto de 2011, disponível em http://www.ibope.com.br/download/locomocao_urbana.pdf, visitada em 08/09/2011.

⁹ Informação da matéria “Rio de Janeiro perde R\$ 12 bilhões por ano em engarrafamentos”, do colunista Guilherme Barros, do Portal IG, publicada no dia 15 de julho de 2010, e visitada no dia 11 de novembro no endereço <http://colunistas.ig.com.br/guilhermebarros/2010/07/15/rio-de-janeiro-perde-r-12-bilhoes-por-ano-com-engarrafamentos/>.

3. O JORNALISMO INVESTIGATIVO

É difícil dissociar o jornalismo da investigação, da fiscalização da administração pública, do controle dos centros de poder. Por isso, discute-se muito se há realmente um gênero “jornalismo investigativo”. Para alguns, ele não passaria do jornalismo bem apurado, pensado e redigido. Outros acreditam que esse tipo de jornalista tem um método específico de trabalho que os diferencia dos demais, o que permitira aos teóricos encaixá-lo em um grupo específico.

A associação do jornalismo investigativo ao tema de políticas públicas reforça o papel de guardião que esse tipo de repórter desempenha na sociedade. É preciso descobrir o que o governo e as empresas que trabalham para a administração pública escondem. Por isso, vamos tratar neste trabalho do surgimento do jornalismo investigativo, de suas técnicas e de como sua crise afeta a cobertura de políticas públicas no Brasil.

3.1. Breve história do jornalismo investigativo como gênero

Em 1964, nos Estados Unidos, uma reportagem que denunciava a corrupção policial inaugurou a categoria “jornalismo investigativo” do prêmio Pulitzer, o mais importante da imprensa norte-americana. (KOVACH; & ROSENSTIEL, 2003: 109). O fato não sinalizou um nascimento de um gênero, mas sim o amadurecimento das técnicas jornalísticas dos repórteres norte-americanos através de 200 anos de existência.

Segundo Leandro Fortes, foi apenas na era Collor que os métodos investigativos já comuns nos Estados Unidos foram institucionalizados nas redações brasileiras (FORTES, 2005: 15). A pesquisadora Cleofe Monteiro de Sequeira, por sua vez, acredita que o gênero começou a ser praticado com força no Brasil já na década de 1970 (SEQUEIRA, 2005: 31). A competição com os jornais televisivos teria impulsionado os veículos impressos a se reinventar e buscar formas mais transcendentais de fazer jornalismo. Era preciso, na época, se contrapor ao imediatismo da televisão.

Já se encontra indícios de investigação no jornalismo policial na passagem do século XIX ao XX, à medida que a imprensa se industrializava no Brasil. Os jornais

brasileiros desde o início de seu aparecimento carregavam a característica do comentário político, que não valoriza tanto a investigação. Porém, esse perfil começou a se modificar nos anos 1950 com a chegada dos ensinamentos norte-americanos de objetividade trazidos pelo Diário Carioca (WERNECK SODRÉ, 1966: 200).

O marco do jornalismo investigativo no mundo é o caso Watergate, reportado pelo jornal Washington Post a partir de 1972, que colaborou para a derrubada do então presidente dos Estados Unidos, Richard Nixon, em 1974. A partir dessa cobertura, um grande número de jornais americanos montou equipes investigativas para criar suas próprias grandes coberturas. A tradição do jornalismo investigativo é mais forte nos Estados Unidos do que na Europa, onde se pratica mais o jornalismo interpretativo.

A imprensa brasileira tem abandonado o jornalismo investigativo aos poucos, à medida que os grandes jornais brasileiros adotam a linha “empresarial” (DINES, 1986: 91). Ou seja, preferem informar sem se comprometer, com escândalos, denúncias etc. “Vemos pela primeira vez o surgimento de um jornalismo baseado no mercado, mais e mais divorciado da ideia de responsabilidade cívica” (KOVACH; & ROSENSTIEL, 2003: 49). Nos Estados Unidos o núcleo jornalístico é cada vez mais insignificante perto dos outros negócios das empresas de comunicação, cujos interesses muitas vezes se sobrepõem à missão do repórter de informar seu leitor de determinado acontecimento.

Para Dines, o “golpe fatal” para os repórteres investigativos foi o surgimento dos departamentos de informação dentro das empresas e dos governos, hoje conhecidos como as assessorias de imprensa. “O autoritarismo de 1964 trouxe nossa imprensa para a era da ‘nota oficial’” (DINES, 1986: 91). O jornalista não investiga mais a maioria dos assuntos e as fontes de informação se fecham cada vez mais, e se transformam em “guichês” por onde são liberadas as informações que lhes convém. Com a internet, é ainda mais facilitado o acesso a declarações e informações com alto grau de interesse por parte dos emissores. Dessa forma, o “jornalismo de afirmação” se fortalece em prejuízo ao “jornalismo de verificação”.

Repórter do jornal *O Globo* há 11 anos, Fábio Vasconcellos¹⁰ ressalta que muitas assessorias de imprensa se empenham em derrubar as pautas dos jornalistas. Dá-se a esse comportamento o nome de “gerenciamento de crise”: as assessorias sabem que o

¹⁰ Entrevista concedida à autora no dia 3 de novembro de 2011 no prédio do jornal *O Globo*, na Rua Irineu Marinho, 35, Centro, Rio de Janeiro, RJ.

repórter está investigando uma matéria ruim para o seu cliente e se esforça para “criar” um fato novo que inviabilize a publicação da notícia. Por exemplo: sabendo que o repórter está trabalhando em uma reportagem sobre a falta de regulação do espaço aéreo, solta-se uma nota relatando a criação de uma nova regra para regular o setor.

Os repórteres acreditam que há assessorias de imprensa que realmente ajudam o jornalista, dando senso de urgência aos burocratas de quem se precisa extrair uma informação. Contudo, a orientação política de certos governos e empresas pode ver no departamento de imprensa uma forma de blindar-se dos jornais e revistas. Há formas de se combater essa blindagem na Justiça, mas a maioria dos veículos opta por não sofrer esse desgaste com a fonte. Da mesma forma, alguns jornalistas só recorrem às assessorias de imprensa em último caso, preferindo se valer de outras fontes, cujo acesso é condicionado a sua competência e experiência em investigações.

Com a crise das redações, o problema deflagrado pelas assessorias de imprensa ficou ainda mais gritante, visto que não são os repórteres não tem tempo ou recursos para fazer reportagens bem feitas quando as assessorias, ao fornecer os melhores salários e benefícios, acabam abrigando os melhores profissionais. A repórter Elvira Lobato costuma dizer que existem dois exércitos desiguais: o das assessorias de imprensa e o dos jornalistas – para ela, os assessores não estão desempenhando a função de jornalistas. Desiguais também porque os assessores dispõem da informação que o repórter esta buscando, e por isso, muitas vezes, tem um jogo de cintura mais adequado a determinada situação.

Ao mesmo tempo em que a concorrência com a mídia eletrônica estimulou os jornalistas a se diferenciarem por meio de reportagens mais bem trabalhadas, ela causou a perda gradual da rentabilidade do jornalismo impresso. Esse processo apenas se intensificou com o surgimento da internet. A informatização também transforma o sistema de trabalho jornalístico. O tipo de profissional que as empresas de comunicação procuram hoje é completamente diferente do que era valorizado há 20 anos, por exemplo. Hoje, o repórter tem que ser rápido, dinâmico, *heavy user* de internet. Além disso, à medida que a grande reportagem perde espaço para a rapidez da internet, fica mais difícil que os jornais dispensem repórteres dos trabalhos do dia-a-dia para se dedicarem a reportagens investigativas. Ao repórter investigativo têm sido cada vez menos relegados os insumos necessários para a realização de seu trabalho. Mais grave:

esse tipo de repórter vai ficando cada vez mais velho à medida que as empresas valorizam a contratação de jovens dinâmicos e multifuncionais.

Para Sequeira, o ambiente das redações atuais é adverso ao jornalismo investigativo em quatro frentes: “quanto à lógica do sistema de trabalho jornalístico desenvolvido nas redações, à apuração das informações, à elaboração do texto e ao método de edição” (SEQUEIRA, 2005: 58). O sistema de trabalho é rápido, a apuração é superficial, os textos são fragmentados e a edição preza por textos curtos. O desafio dos editores e diretores de redação, hoje, é produzir mais com menos jornalistas, menos qualificados. A maioria dos executivos de empresas de comunicação trabalha em programas de “Gerência por Objetivos” (KOVACH; & ROSENSTIEL, 2003: 95), que procuram “otimizar” o trabalho das redações e assim distorcem o papel do jornalista, cujo dia-a-dia de trabalho passa a ser monitorado de perto. Esse tipo de administração se esquece de que a jornada de trabalho de um repórter não é flexível – muitas vezes, o jornalista precisará passar dias mergulhado em uma investigação para escrever uma reportagem completa.

A lenta agonia do jornalismo investigativo e sua substituição pelo jornalismo oficioso, declaratório e repleto de denúncias em *off* pouco fundamentadas têm um preço para a sociedade, à medida que entendemos que o jornalismo investigativo leva ao seu leitor “uma informação que grupos de poder querem omitir ou sonegar da sociedade, sem simplificações reducionistas e sem tentar neutralizar seu impacto perante a sociedade” (SEQUEIRA, 2005: 59).

De acordo com Wolf, existem valores notícia ligados ao produto da comunicação, como: o quão acessível é um acontecimento para o jornalista e quanto mais curta for a notícia, melhor (WOLF, 1999: 90). Contudo, ele ressalta que esses critérios são tão mais fortes quanto menos importante for a notícia. Contudo, com o crescimento do perfil empresarial das empresas, eles se tornam cada vez mais relevantes e, hoje em dia, quase qualquer lugar no Brasil é inatingível – dadas as dimensões continentais do país – e poucas reportagens podem ser complexas a ponto de não poderem ser resumidas para o leitor em um *box*.

Nesse sentido, os jornalismo de políticas públicas e investigativo se encontram. O uso de técnicas investigativas no tema de políticas públicas é imprescindível para que

uma reportagem desempenhe seu papel de informar o leitor sobre um assunto não trivial que influencia diretamente sua vida como cidadão.

A crise do jornalismo investigativo nos Estados Unidos provocou o surgimento de agências de jornalismo independente especializadas no gênero, em uma tentativa embrionária para não permitir a morte das investigações jornalísticas. O Center for Public Integrity, fundado em 1989 foi a primeira agência norte-americana a ser financiada por organizações filantrópicas, por meio de doações, para desenvolver reportagens de fôlego de alto interesse público. A partir dela, foram aparecendo outras, como Fund for Investigative Journalism, Open Society e Propublica, que chegou a ganhar um prêmio Pulitzer em 2010.

Essas agências passaram a produzir matérias investigativas e a vendê-las para jornais e revistas, que tinha eliminado suas equipes investigativas no meio de tantos cortes de custos. Contudo, os esforços dos jornalistas norte-americanos ainda são considerados frágeis já que, “o apoio da filantropia privada pode desaparecer tão rápido como surgiu” (KOVACH; & ROSENSTIEL, 2003: 195) e ainda existe uma dependência em relação às grandes empresas jornalísticas para a veiculação das reportagens produzidas.

3.2. Práticas no jornalismo investigativo

Antes de tudo, o repórter que deseja fazer uma investigação precisar ter sensibilidade. Tanto para perceber o tema de sua reportagem, quanto para sentir se uma fonte vai falar ou não, para observar que o rumo de sua investigação deve mudar no meio de sua apuração, e também para entender quando sua pauta não o levou a nada e que aquele assunto não vai virar uma reportagem. Cada jornalista tem seu método de investigação e aqui faremos uma síntese de alguns deles, tratando das várias etapas que devem ser cumpridas para que uma reportagem seja bem feita.

É preciso ressaltar, contudo, que, apesar da avidez dos estudantes de jornalismo para conseguir fórmulas de como ser um bom repórter, elas não existem – o jornalismo é uma produção de conhecimento espontânea e, por isso, seus métodos podem mudar a cada situação. A repórter Elvira Lobato acredita que existem dois tipos de repórter: o organizado e o desorganizado.

O organizado tem uma vantagem porque tem uma eficiência, mas vai chegar a um resultado previsível, que ele planejou. O desorganizado, o que não tem essa amarra, ele não sai de uma coisa pré-desenhada. Ele viaja.

Para poder “viajar”, ela explica, é essencial que o repórter tenha conhecimento daquele assunto e que seja extremamente rigoroso em sua apuração, de forma a não deixar pontos desamarrados que, mais tarde, podem chegar a render processos judiciais contra ele e o jornal. Nesse sentido, é importante, antes de falar de métodos, deixar claro que uma reportagem investigativa só é possível na seguinte conjuntura:

(...) para que o repórter investigativo possa cumprir sua função social, denunciando as mazelas que debilitam a sociedade, são necessários três pontos básicos: que ele trabalhe num contexto social democrático; que as empresas de comunicação tenham uma situação econômica estável, que lhe permita independência econômica e política das instituições públicas ou privadas; e, por fim, que durante o processo de construção da matéria ele trabalhe com liberdade e sob a égide da ética, quer na escolha de seu método de trabalho, quer na escolha das estratégias para concluir satisfatoriamente sua reportagem. (SEQUEIRA, 2003: 80)

Nesse contexto, existem três tipos de reportagem investigativa (DINES, 1986: 176): a original, a interpretativa e a sobre investigações. A primeira é sobre um fato novo, descoberto pelos repórteres por meio de uma investigação (por exemplo, descobrir que um ministro está desviando recursos públicos). Na segunda, faz-se uma análise sobre um conjunto de fatos, uma reflexão sobre uma situação, para melhor compreensão do público sobre aquele assunto (por exemplo, escrever sobre a seca no nordeste brasileiro). A terceira consiste no acompanhamento de uma investigação feita pela polícia, com a revelação de fatos novos.

Lage ainda fala de um quarto tipo, praticado pelos jornalistas que integraram o movimento conhecido como “novo jornalismo”, na década de 1970, nos Estados Unidos, como Truman Capote e Tom Wolfe. Esse tipo de reportagem investe na “revelação da práxis humana não teorizada, busca apreender a essência do fenômeno aplicando as técnicas literárias na construção de situações e episódios narrados” (LAGE, 2001: 116).

3.2.1. As fases da reportagem investigativa

Seja qual for o tipo de reportagem investigativa, ela normalmente nasce de um fato surpreendente, um acontecimento que não encaixa com aquilo que esperamos da

realidade (SEQUEIRA, 2005: 73). Para transformar essa surpresa em reportagem é preciso planejar a matéria, traçar estratégias para não ser surpreendido, manipulado ou ser refém de uma versão apenas da história. De acordo com Paul Williams (SEQUEIRA, 2005: 146), a reportagem investigativa é composta de sete fases: escolha de um tema (por observação, denúncia anônima ou de fonte de confiança), estudo de viabilidade da matéria, planejamento das estratégias a serem usadas, busca de documentação, entrevista com fontes envolvidas diretamente com o assunto, edição e publicação e acompanhamento da repercussão.

Em uma conjuntura de crise, o estudo de viabilidade da reportagem ganha ainda mais importância. Muitas matérias são abortadas por não caberem no orçamento das empresas. Portanto, é preciso pesar o que é essencial para a reportagem e a forma que melhor combine preço e eficiência. Sem um bom plano de viabilidade, a pauta corre o risco de simplesmente se tornar uma matéria extremamente mal executada porque a empresa não considera necessários esse gasto ou aquele. Logo, é necessário justificar bem os custos, definir o tempo que o repórter vai permanecer apurando a matéria, os custos de vôos aéreos, de quartos de hotel etc.

Feito o estudo de viabilidade, o jornalista parte para o planejamento da reportagem, as estratégias para conseguir as informações necessárias. Ele deve apresentar à chefia do jornal o projeto de matéria com levantamento de fontes, documentos e cruzamento de dados. Esse plano pode cair por terra e o repórter precisa estar pronto para mudar o rumo da reportagem ou até mesmo derrubá-la.

A busca de documentação para comprovar os fatos investigados deve vir antes das entrevistas com as fontes diretamente ligadas ao caso para evitar que o repórter seja manipulado por elas. O jornalista precisa estar munido do maior número de informações possíveis para contestar a fonte quando foi necessário.

A relação com as fontes é um dos pontos mais discutidos por teóricos do jornalismo. Muitos defendem que é preciso ser muito transparente com a fonte, para que ela saiba que tipo de informação o repórter busca e que aquilo que ela está dizendo pode ser publicado. Alguns repórteres defendem que é preciso cultivar uma relação de amizade com a fonte, enviando cartões comemorativos, saindo para conversar, indo a eventos importantes para ela. Outros acreditam que não se pode ter um relacionamento próximo com a fonte para que a imparcialidade do jornalista não seja afetada. Seja qual

for a orientação do repórter, a fonte nunca deve ser revelada, sua segurança deve ser garantida pelo repórter.

O repórter investigativo precisa saber distinguir as diferentes fontes e conhecer o interesse por trás do que elas falam. Algumas pessoas falam porque querem mudar uma situação, não tem interesse por trás. Outras têm algum interesse, mas desejam divulgar um malfeito. Mas há também aquelas que dão informações truncadas e querem usar o jornalista para conseguir algo. O repórter precisa ter plena consciência dos interesses da fonte e, se possível, checar as informações passadas por ela.

A gravação de conversas sem o conhecimento do interlocutor é outro aspecto controverso do jornalismo investigativo. Por mais que gravar escondido seja antiético, é uma forma de o jornalista se proteger quando alguém negar ter dito algo a ele e tentar processá-lo. Nesse sentido, também se deve tomar cuidado com a reportagem feita com infiltração do repórter. Esse recurso só deve ser utilizado quando não houver nenhuma alternativa a ele e se a informação for importante para o bem estar da população. Infiltrar-se não é proibido pelo código de ética do jornalismo.

Para os jornalistas entrevistados pela autora, o planejamento de reportagens ainda não é muito utilizado nas redações brasileiras. Há mais um planejamento informal para o próprio repórter do que algo a ser apresentado à chefia. Em relação a gastos, os repórteres dizem tender à sensatez e não sugerir nada que seja inalcançável. Para o repórter Fábio Vasconcellos, o “jornalismo brasileiro ainda precisa dar esse *upgrade*”.

3.2.2. Investigação da administração pública no Brasil

A investigação da administração pública foi a que mais evoluiu no Brasil. Há muitos jornalistas especializados em encontrar os desvios de dinheiro público e os jornais empenham muitos recursos nesse tipo de reportagem. Não é pretensão deste capítulo ensinar os leitores a se tornarem grandes repórteres investigativos, mas apenas apontar as direções mais comuns para onde jornalistas que cobrem administração pública correm para buscar informações. Estas informações foram recolhidas em conversas com repórteres, leitura de diversos livros sobre reportagens investigativas, além de palestras em congressos.

A primeira fonte de um jornalista que investiga políticas públicas é o Diário Oficial. Qualquer decisão do governo obrigatoriamente será publicada na imprensa oficial, por mais que, em alguns casos, ela esteja cifrada por conta dos jargões típicos das redações oficiais. Ali sairão publicados os editais de licitação, por exemplo, que podem ser o início de uma grande reportagem. Um bom conhecimento da lei das licitações é importante para que o repórter saiba encontrar as irregularidades em um edital. Qualquer diário oficial é composto por três seções: atos do poder executivo, do Judiciário e dos ministérios (ou secretarias); movimentação de pessoal; e contratos públicos – sendo este último o mais frequentado por jornalistas.

Mais tradicional que os diários oficiais são as fontes dentro do governo, que alimentam os jornalistas de informações dos bastidores, dicas sobre onde encontrar os dados necessários para uma reportagem, além das denúncias sobre malfeitos. Conforme foi relatado anteriormente, a conquista da fonte é mérito de cada repórter e seu relacionamento com ela varia de acordo com a situação. É claro que é bastante comum que uma ótima fonte caia no colo de um repórter desavisado. Cabe a ele saber aproveitá-la. Essa sensibilidade está muita ligada ao respeito com que o jornalista trata a fonte, que muitas vezes pede para ser empurrada a falar e coloca condições para fazer a denúncia.

O caderninho de fontes é tão bom quanto seu dono. Quanto mais experiente o repórter, mais extenso é o caderninho. Mesmo assim, não é desculpa não ter fonte. Elas podem ser procuradas e convencidas a falar. Muitas pessoas reconhecem o trabalho do jornalista, acreditam em seu trabalho, e por isso dão informações preciosas a ele. A experiente repórter Elvira Lobato, por exemplo, vai procurar suas fontes nos grupos prejudicados pela situação investigada – como sindicatos e associações de moradores. Ela também valoriza fontes no segundo e terceiro escalões do funcionalismo público.

“Os funcionários públicos de segundo e terceiro escalões, juntamente com os consultores e analistas independentes, foram minhas fontes de informação mais importantes, porque permaneciam nos cargos através dos governos, enquanto os dirigentes mudavam ao sabor das composições políticas” (LOBATO, 2005: 47)

O conhecimento de ferramentas digitais para investigação tem possibilitado que muitos jornalistas recém-formados esforçados avancem para investigações importantes. Por mais que a internet tenha debilitado o jornalismo investigativo por ter obrigado as empresas de comunicação a reverem suas estratégias, ela também facilita a apuração de

notícias, possibilitando o cruzamento de bancos de dados e a obtenção de documentos de forma facilitada. O jornalista investigativo do século XXI é obrigado a ter boas noções de Excel e dominar as ferramentas de busca na internet. Essas ferramentas integram o que se chama RAC, ou Reportagem com Auxílio de Computador.

Vasconcellos é um dos repórteres do jornal *O Globo* que mais utiliza bancos de dados – tanto manipulando bancos já existentes como construindo os seus. Construir um banco de dados é algo extremamente trabalhoso, que pode levar anos. Vasconcellos começou a trabalhar com essas ferramentas há oito anos e considera o repórter que as domina é muito mais independente, apesar de exigir muito mais especialização. Com sua habilidade em RAC, Vasconcellos diz que raramente depende das assessorias de imprensa para conseguir dados e que, quando pede entrevista com autoridades e especialistas, traz seus próprios dados e, dessa forma, dificilmente é manipulado.

Antigamente o jornalista era o mediador. Tinha a fonte... E fazia as coisas a partir dos relatos. Aí, o jornalismo passou a ler documentos, a ler orçamentos, projetos de lei... Depois entra uma geração do RAC, que dispensa a fonte humana. Dispensa a interpretação do mediador, que é essa fonte humana. Porque a ferramenta te dá a possibilidade de interpretar os dados. Mas aí você tem que aprender a interpretar.

O repórter conta que no jornal onde trabalha não existem muitos especialistas em RAC: “conto uns quatro que usam Excel”, disse. Segundo ele, a maioria dos jornalistas usa muito mais ferramentas de busca na internet mais rebuscadas, com condicionais para achar o tipo de informação exata que está sendo procurada. O jornal *O Globo* oferece cursos de RAC aos seus repórteres, como uma tentativa de superar o gargalo de formação deixado pelas faculdades de jornalismo, que ainda hoje ignoram o tema quase completamente.

Os sites em que o governo presta contas são outro instrumento precioso para a cobertura de políticas públicas. Existem alguns, como o Portal da Transparência, da Corregedoria Geral da União, cuja interface é amigável ao usuário, tornando a informação acessível. Outros, como o Siga Brasil, do Senado Federal, são extremamente complicado e exigem do usuário um bom conhecimento de funcionamento de banco de dados, assim como da organização do governo federal e suas siglas. O Siga Brasil é baseado no Siafi, o Sistema Integrado de Administração Financeira do Governo Federal. Esse é o enorme banco de dados do Tesouro Nacional, um paraíso de microdados. O problema é que somente funcionários da administração

pública têm acesso a ele. Alguns jornalistas dispõem de fontes de confiança dentro do governo para consultar certas informações. Certas fontes, de extrema confiança, até fornecem seu *login* e senha ao repórter.

Para o jornalista Frederico Vasconcelos, “boa parte do avanço na cobertura jornalística sobre eleições resulta da informatização e do acesso aos dados do Tribunal Superior Eleitoral (TSE)” (VASCONCELOS, 2008: 91). Os sites de tribunais têm ótimas informações para quem sabe procurá-las. Muitos deles, como o TSE, o Superior Tribunal Federal (STF) e o Tribunal de Contas da União (TCU) dispõem do sistema *push*, que permite acompanhar os processos desejados. O sistema envia um e-mail ao signatário a cada nova etapa do processo de interesse do usuário. Assim, é possível, por exemplo, saber antes do que as assessorias de imprensa sobre um processo importante.

Não é qualquer jornalista que sabe utilizar a internet para obter informações que só poderiam obter por meio de fontes que tenham acesso aos bancos de dados restritos aos três poderes, ou às assessorias de imprensa. Existem cursos de treinamento de jornalistas especificamente para certos bancos de dados públicos, como os oferecidos pela ONG Contas Abertas. A maioria dos repórteres, contudo, recorre a assessores de políticos e até mesmo a ONGs especializadas em transparência para obtenção de dados reveladores para suas reportagens.

A uma proliferação de sites de transparência no Brasil. Projetos como o Excelências do grupo Transparência Brasil cortam os obstáculos burocráticos para o acesso a informações como a lista de bens de um deputado, ou sua assiduidade no Congresso. Recentemente, foi criado o grupo Transparência Hacker para criar novas formas de tornar o governo brasileiro mais transparente. Esse movimento é inspirado nas práticas norte-americanas das agências de jornalismo investigativo.

Mesmo com todos esses esforços, o Brasil ainda está muito aquém do padrão de transparência dos países desenvolvidos. Acaba de ser aprovada uma lei de informação pública que obriga o governo a tornar acessíveis dados da administração pública de grande valor para a sociedade e, principalmente, para o trabalho jornalístico.

O Projeto de Lei de Acesso a Informações Públicas, que regulamenta o acesso a informação pública no Brasil, é uma grande aposta dos jornalistas brasileiros para mudar isso. O projeto aprovado obriga a União, todas as unidades da federação e municípios, além de todos os poderes, autarquias, fundações públicas, sociedades de

economia mista e outras entidades controladas direta ou indiretamente pelo governo a liberar todas as informações de que dispõem a qualquer cidadão que as solicite, sem necessidade de justificativa. O prazo para entrega de determinado documento é de 20 dias, prorrogáveis uma vez por 10 dias. Caso o funcionário público se negue a entregar o documento solicitado, enfrentará no mínimo uma suspensão. Além disso, todos os órgãos públicos serão obrigados a publicar suas principais informações na internet, em formatos abertos e passíveis de serem lidos por uma máquina.

Além disso, o governo poderá a ser obrigado a liberar os documentos ditos secretos, ou sigilosos, passada um período máximo de 25 anos prorrogáveis apenas uma vez – o que significa que, além de termos uma idéia muito mais clara do presente, poderemos compreender também nossa história. Com a aprovação da lei, as assessorias de imprensa que funcionam como guardiãs da informação pública devem ter suas funções redefinidas para se adequar a nova demanda por informações.

De acordo com a lei, as informações devem ser publicadas com o máximo de detalhamento, contendo dados como endereço e telefone, “repasses ou transferências de recursos financeiros”, “registro de despesas”, “procedimentos licitatórios, inclusive os respectivos editais e resultados, bem como todos os contratos celebrados”, “dados gerais para o acompanhamento de programas, ações projetos e obras de órgãos e entidades”. O projeto abrange os três poderes e as três esferas: municipal, estadual e federal.

A Abraji encontrou, no entanto, pontos não esclarecidos no projeto¹¹. São eles:

RECLASSIFICAÇÃO: a lei dá dois anos para que órgãos governamentais reavaliem as informações classificadas como ultrassecretas e secretas, mas não diz se documentos ultrassecretos que estejam com prazo para vencer poderão ser reclassificados dessa forma e ficar até mais 50 anos em sigilo.

ORÇAMENTO: a lei entra em vigor 180 dias depois de ser sancionada pela presidente da República. Ou seja, por volta do final de abril de 2012. Será necessário alocar funcionários e recursos para a sua aplicação e o Orçamento da União não tem previsão desses gastos.

INSTÂNCIA RECURSAL: a CGU (Controladoria-Geral da União) é a instância a que se deve recorrer depois que um Ministério se recusa a fornecer documentos. Como se trata de um organismo com status de Ministério, como o titular da CGU poderá obrigar outro colega de Esplanada a liberar um documento?

ESTADOS, DISTRITO FEDERAL E MUNICÍPIOS: a lei é vaga ao estipular que caberá aos “Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios, em legislação própria, obedecidas as normas gerais estabelecidas nesta Lei, definir regras específicas”. Não há previsão específica para cidades e Estados que nunca aprovarem leis.

¹¹ “Abraji saúda Lei de Acesso e aponta pendências para a regulamentação”: matéria publicada no site da Abraji no endereço http://abraji.org.br/?id=90&id_noticia=1815, visitado no dia 6 de novembro de 2011.

OUTROS PODERES: a lei é generosa ao detalhar procedimentos para o Poder Executivo, mas pouco fala do Judiciário e do Legislativo.

SIGILO DO REQUERENTE: de acordo com o texto, o pedido de informações deve “conter a identificação do requerente”. Mas essa “identificação (...) não pode conter exigências que inviabilizem a solicitação”. Nesse caso, os órgãos públicos poderão aceitar requerimentos por meio de e-mails. Mas vão aceitar sem a completa descrição de quem está fazendo o pedido?

ESTATAIS: a lei se aplica a autarquias, fundações públicas, empresas públicas, sociedades de economia mista e demais entidades controladas direta ou indiretamente pela União, Estados, Distrito Federal e Municípios. Petrobras e Banco do Brasil, que têm ações negociadas em Bolsa de Valores, terão de aumentar seu grau de transparência ou ficam de fora da nova regra?

3.2.3. Investigação de empresas privadas no Brasil

É preciso, como dizem muitos jornalistas, “seguir o dinheiro”. E essa trilha muitas vezes pode estar impedida por um grande obstáculo: a falta de transparência das empresas brasileiras. O setor privado é muito mais difícil de investigar do que o público. A seguir, relataremos as técnicas mais comuns de investigação de empresas, concentrando-nos naquelas que de alguma forma estão ligadas ao governo; por serem concessionárias de serviços públicos, participarem de parcerias público-privadas, ou prestarem serviços ao governo.

O quesito mais importante a cumprir quando se quer investigar empresas é: entender do assunto. O conhecimento técnico sobre o assunto vai blindar o repórter de manipulações pelas fontes. Além disso, ele permite que o repórter encontre informações de interesse público em meio a informações complexas. “A investigação no jornalismo econômico, além de conhecimento, exige paciência. É preciso questionar cada informação recebida, pois o que parece ser um escândalo à primeira vista pode ter uma justificativa legal” (LOBATO, 2005: 46).

Se no Brasil há muitos políticos corruptos, pode se supor que há um número proporcional de corruptores. Muitos deles podem ser descobertos em uma análise cuidadosa das doações para campanhas eleitorais. A maioria dos jornais, contudo, só publicará reportagens relatando crimes de empresas privadas se eles forem muitíssimo bem apurados e considerados de extrema importância para o público. Não é fácil convencer uma empresa a bancar investigações contra seus próprios anunciantes. Contudo, investigar empresas privadas é de extrema importância para algumas coberturas de políticas públicas.

O jornalista Frederico Vasconcelos levanta algumas hipóteses sobre o motivo de as empresas privadas não serem objeto de investigação comum na imprensa brasileira. Além do medo da perda de anunciantes, Vasconcelos sugere que a agilidade das empresas privadas para contestar acusações e inibir denúncias supera em muito a das instituições públicas, com as quais os repórteres estão mais acostumados. Essa atitude pode impedir que o jornalista continue com a sua investigação. Vasconcelos acredita ainda que grande parte da imprensa não vê “como desvios de conduta na esfera privada têm impacto e interesse público” (VASCONCELOS, 2008: 23). A terceira e última hipótese levantada pelo autor é simples: “jornalistas não sabem investigar empresas porque não têm intimidade com o mundo de negócios” (VASCONCELOS, 2008: 23). A redação é a primeira única experiência de trabalho da maioria dos repórteres, logo eles não têm vivência o bastante no mundo corporativo para entendê-lo minimamente.

Para Elvira Lobato, o grande problema é o excesso de sigilos em processos e documentos, além dos obstáculos no acesso a informações.

No Brasil, quase tudo é acobertado pelo sigilo. Sigilo fiscal, sigilo bancário, sigilo comercial. Ter acesso à informação aqui é extremamente complexo. O acesso à informação vai variar de estado para estado. O Rio de Janeiro, por exemplo... Um instrumento que nós da imprensa temos para ir atrás das empresas, são os documentos de constituição, os contratos nas juntas comerciais, nos cartórios. Só que é caro conseguir esses documentos. Cada documentação custa, da última vez que eu paguei, R\$ 86. Se você vai fazer uma investigação, imagina, de uma quantidade grande de empresas, quanto vai custar isso? Em São Paulo, acho que da gestão da Serra para cá, os documentos das juntas são online, disponíveis. Isso as pesquisas básicas. Se você quiser uma informação mais aprofundada, você vai pagar. Mas, se você quiser quando uma empresa foi criada e quem são os donos, você sabe. Aqui você não sabe. O cara que vai cobrir empresas aqui vai sofrer isso. Quanto a empresa (de comunicação) vai estar disposta a pagar?

Há formas, contudo, de se “correr por fora”, como dizem os jornalistas, e e superar alguns obstáculos. Apesar disso, jornalistas relatam que muitas reportagens empacam em certas barreiras. “As armas com que os jornalistas trabalham são muito frágeis. Você não tem um poder de quebrar sigilo fiscal ou sigilo bancário”, opina Lobato.

Assim como a administração pública tem os diários oficiais, as empresas privadas têm os balanços. Empresas de capital aberto, com ações negociadas nas Bolsas de Valores, são obrigadas a publicar balanços públicos nos jornais. Aprender a lê-los é o primeiro passo para iniciar uma carreira de repórter investigativo nessa área. Como as empresas abertas são obrigadas a prestar contas a seus acionistas, existe muito mais

informação sobre elas. São dados sobre seu desempenho, lucros, prejuízos, aquisições, associações, investimentos etc.. Em palestra no 6º Congresso Internacional de Jornalismo Investigativo¹², Lobato conta que certa vez gastou R\$ 200 para comprar ações com direito a voto e poder participar das reuniões de conselho.

O balanço patrimonial e o demonstrativo de resultados são publicados pelo menos duas vezes por ano. Além disso, essas instituições são obrigadas “a prestar informações trimestrais à Comissão de Valores Mobiliários (CVM), o chamado xerife do mercado” (VASCONCELOS, 2008: 25). Nas Bolsas de Valores, é possível analisar também os acordos de acionistas – segundo Vasconcelos, um material valioso para quando há uma disputa societária – e as atas do Conselho de Administração.

Quando a empresa não tem ações negociadas na Bolsa, os instrumentos para a investigação são um pouco mais escassos. É difícil achar informações sobre elas. O primeiro passo é ir à Junta Comercial da região em que está instalada a companhia para obter seu histórico. Nesse documento, o repórter vai encontrar a data de constituição da empresa, seu endereço, o objeto (o que a empresa faz), nome dos sócios e dos diretores (com seus endereços), o capital da firma e suas alterações ao longo dos anos, além das mudanças na composição da sociedade através do tempo. A partir daí, é possível, por exemplo, visitar a sede da empresa e buscar contato com seus responsáveis. Existem muitas reportagens sobre empresas que assinaram contratos com o governo, em que o repórter relata que foi ao escritório apontado na ficha cadastral da companhia na Junta e encontra outros estabelecimentos, uma residência, um terreno abandonado etc.. É possível fazer buscas ainda no Cartório de Registro de Título e Documentos. Quando a companhia tiver negócios em países que usufruem de uma lei de informação pública, o repórter também pode pedir documentos naquele país.

Também é possível analisar o balanço de empresas fechadas, que reflete a situação econômica da firma. Para Vasconcelos, é interessante compará-lo com balanços anteriores para compreender como a companhia evoluiu e consultar especialistas na análise dos números. Existe também o “Relatório da Administração”,

¹² O 6º Congresso Internacional de Jornalismo Investigativo foi organizado pela Associação Brasileira de Jornalismo Investigativo (Abraji), em parceria com a Universidade Anhembi Morumbi, entre os dias 30 de julho e 2 de agosto de 2011, na unidade 7 do Campus Vila Olímpia da Universidade Anhembi Morumbi, na Rua Casa do Ator, 275, em Vila Olímpia, São Paulo, SP.

que é a descrição do desempenho daquela empresa em determinado ano de acordo com seus administradores – ou seja, a visão otimista do negócio.

É no fim do balanço que o repórter vai encontrar os dados mais interessantes: as “Notas Explicativas”, que explicam os critérios contábeis adotados na elaboração do documento. “Ali a empresa cita os eventuais incidentes que influíram no resultado” (VASCONCELOS, 2008: 28). Logo depois, o balanço exibe o “Parecer dos Auditores Independentes”, ou externos. O repórter pode conferir assim se houve alguma ressalva desses profissionais em relação ao documento – é aí que os problemas, como pendências judiciais e renegociações de dívidas, podem aparecer. Quem controle esses órgãos de auditoria é a CVM, cujos técnicos podem ajudar a entender algum aspecto que não ficou claro em determinado balanço.

É interessante checar se já algum processo judicial contra a empresa investigada, fazendo consultas na página do Tribunal de Justiça (TJ) na internet, ou no Ministério Público. Neles, o repórter não só encontra informações interessantes sobre as ações da empresa, mas também as partes prejudicadas, que podem ter muito o que dizer sobre a companhia de interesse (LOBATO, 2005: 155). É interessante procurar saber também se há investigações dentro da Polícia Federal, por exemplo. Há muitos casos, contudo, em que o processo é sigiloso e o jornalista acaba não tendo acesso a ele.

Para analisar concessões e como elas foram emitidas, é interessante procurar atas de reuniões das comissões daquela área específica – transporte, comunicações etc. – na Câmara e no Senado. Ali, o repórter pode saber como se deu o processo de decisão para aquela concessão. Nesses casos, pode-se recorrer também à Receita Federal para conseguir documentos, além dos ministérios e do TCU. Esses órgãos são obrigados a colher informações de companhias que têm responsabilidades junto ao governo central. Outra fonte interessante para investigar concessionárias são as agências reguladoras, cujo papel é exatamente regular e fiscalizar essas empresas.

Parte do estudo de caso deste trabalho, as empresas de ônibus do Rio, por exemplo, têm capital fechado e são de investigação complexa. Muitas delas, contudo, estão em ações judiciais, o que facilita o trabalho do repórter – principalmente por conta de acidentes de trânsito. Existem ainda investigações no Ministério Público do Rio. Contudo, por serem extremamente organizadas politicamente, o repórter vai enfrentar barreiras institucionais na forma da Rio Ônibus, o Sindicato das Empresas de Ônibus da

Cidade do Rio de Janeiro, e da Fetranspor, a Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado do Rio de Janeiro. As duas organizações oferecem dados e estatísticas em suas páginas na internet, mas também assessoram os empresários e suas ações.

4. A CIDADE PARTIDA E SEU SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO

A história do sistema de transporte público do Rio de Janeiro se confunde com o desenvolvimento urbano da cidade após a chegada da família real portuguesa no país, em 1808. A forma como os habitantes da Região Metropolitana do Rio de Janeiro se deslocam é um aspecto crucial para entendermos por que a “cidade partida” – como a capital fluminense foi denominada na obra homônima do jornalista Zuenir Ventura – é tão segregada. Dessa forma, o assunto transporte urbano pelos jornais cariocas se faz tão presente na vida do cidadão do Rio quanto os temas de “segurança pública” e “habitação”, mais freqüentes na imprensa. Afinal, qual é o motivo original pelo qual um cidadão opta por viver em uma favela? Acessibilidade.

Para dissertar sobre o assunto, primeiro traçaremos as características e um breve histórico das políticas públicas de transporte no Brasil e seus aspectos segregacionistas. Depois, será contada a história do desenvolvimento urbano carioca pela ótica da “cidade partida”, que foi modelo de urbanização para o país, por seu status de capital e de metrópole brasileira.

De acordo com Wolf, há duas abordagens para se estudar *newsmaking*: a sociológica, que tenta compreender o plano social em que os produtores de informação estão inseridos, e a dos processos de produção de notícia (WOLF: 1999: 77). O que este capítulo pretende, mesmo que superficialmente, é situar a cobertura de transportes urbanos no Rio de Janeiro dentro de seu plano social e histórico, para, no próximo capítulo, analisar-se a cobertura do jornal *O Globo* já dentro do contexto pertinente.

4.1. Transporte urbano e segregação no Brasil

O caos do transporte urbano no Brasil tem um motivo principal bastante simples e direto: não existe no país uma política nacional para o setor. O objetivo desse planejamento seria, por meio da organização dos variados meios de transporte, oferecer mobilidade à força de trabalho. A falta de um plano de transportes urbanos se traduz em uma lógica de ocupação do espaço no país que reflete e promove a segregação sócio-espacial, tornando a organização do sistema cada vez mais complexa.

Isso ocorre porque nem sempre as respostas às demandas de trabalho e de habitação convergem, o que gera, conseqüentemente, restrições na acessibilidade a algum dos dois destinos quando não há um sistema eficiente de transporte. Na falta de acessibilidade, as estratégias a que a população recorre resultam na formação de cortiços e favelas, como tem sido observado na cidade do Rio de Janeiro. Essa é muitas vezes a única forma encontrada pelas populações pobres de otimizar o tempo de deslocamento, reduzindo o problema de transporte (VASCONCELLOS, 2009: 35-40). Tendo sido a capital do Brasil entre 1763 e 1960 e a cidade mais populosa do país até a década de 1950, a capital fluminense se tornou modelo de desenvolvimento para o restante das cidades brasileiras.

A urgência da solução do caos do transporte urbano brasileiro é retratada pela última Pesquisa de Orçamento Familiar elaborada pelo IBGE entre 2008 e 2009. De acordo com o documento, o transporte é o terceiro item quem mais consome a renda das famílias brasileiras: 19,6% do orçamento familiar é destinado para os deslocamentos. Em segundo lugar, vem a alimentação, com 19,8%, e, em primeiro, a habitação, com 35,9%. As despesas com transporte relatadas na pesquisa não se limitam aos gastos com transporte urbano coletivo, mas contabilizam também as despesas com combustível, manutenção e compra de veículos, também nas regiões rurais.

Através dos anos, verifica-se um crescimento da despesa de transporte no bolso dos brasileiros. Nos últimos 30 anos, houve um aumento de 7,2 pontos percentuais nesse tipo de gasto. Em um intervalo de apenas seis anos, houve um crescimento de 1,2 pontos percentuais. Enquanto isso, as despesas com alimentação diminuem proporcionalmente e as com habitação só fazem aumentar – o que também tem relação com o problema de acessibilidade. Quanto mais perto dos núcleos urbanos, maior a especulação imobiliária.

A atual política de transporte urbano do país configurou-se na década de 1990, sem que houvesse um planejamento profundo para tal. Por mais que a Constituição de 1988 reafirme que a área é responsabilidade municipal, não há um marco regulatório ou qualquer orientação estratégica no plano federal que oriente a formulação de projetos pelas prefeituras. Dessa forma, a “ausência de uma Política Nacional de Transportes Urbanos coibiu a atuação do Governo Federal no setor” (SILVA, MORAIS &

SANTOS, 2004)¹³. Nesse vazio institucional deixado pelo governo, os avanços políticos das empresas de ônibus urbanos se fortaleceram e desenvolveram oligopólios locais que submeteram aos seus interesses as políticas públicas formulados pelos governos municipais para o setor.

Nesse momento, vale a pena abrir um parêntese para explicar, de forma breve, algumas particularidades do setor de transporte de passageiros. Primeiro, conforme foi conceituado no primeiro capítulo de forma geral, o transporte, como serviço de utilidade pública, é um “bem público”: de uso “não-rival” (o consumo deste bem por um indivíduo não pode prejudicar o consumo por outro indivíduo) e não-excludente (ele tem que ser capaz de beneficiar a todos sem exceção).

Assim como outros serviços desse tipo, o transporte urbano é o que os especialistas chamam de monopólio natural, porque, caso funcione sob um regime de livre competição, “apresentará disfunções que comprometerão a eficiência econômica do modelo” (SANTOS, 2000: 81). A competição entre diversas empresas de ônibus, van, trem, ou bonde torna as vias de circulação caóticas, como notamos em algumas regiões do Rio de Janeiro e de outras cidades brasileiras.

A falta de controle do governo sobre as empresas privadas que operam o transporte público é o elemento central desse caos. Afinal, a provisão de sistemas de transportes é resultado de uma interação entre um conjunto de agentes, sendo o Estado e o setor privado – formado em grande parte pelas concessionárias e pela indústria automobilística no caso brasileiro – os que mais têm influência. Logo, estão em jogo não só os conflitos de interesse entre os níveis de governo, como entre os agentes públicos e privados.

Contudo, não basta simplesmente que os burocratas da prefeitura se reúnam, resolvam suas inimizades e planejem os sistemas de circulação e transporte. A organização do setor está condicionada a um planejamento urbano da cidade como um

¹³ SILVA, Ana Paula Queiroz da. MORAIS, Thatiana Monique Oliveira Queiroga. SANTOS, Enilson. Exclusão Social, Transporte e Políticas Públicas. Depto de Engenharia Civil / Núcleo de Estudos em Transportes / UFRN. XVIII Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes da Anpet, 2004. Disponível em http://www.cbtu.gov.br/estudos/pesquisa/anpet_xviiiCongrpesqens/ac/arq114.pdf, visitado no dia 6 de novembro de 2011.

todo. Primeiro se coordena a ocupação da cidade, depois se pensa por que meios de transporte a população deve circular e, só então, decide-se como cada região da cidade se deslocará. A maioria das cidades brasileiras carece, no entanto, do menor nível de planejamento (VASCONCELLOS, 2009: 54). O problema é antigo e remonta ao início do processo de desenvolvimento urbano brasileiro.

A década de 1940 marca um forte processo de urbanização no país: nessa década, a população urbana corresponde a pouca mais de um quarto do total, ou 18,8 milhões de pessoas. Entre os anos 1940 e 1950, a população total sofreu um aumento de 24%, enquanto a urbana cresceu 30%. Dez anos depois, o número de pessoas que morava em cidade já era 54% maior. Nesses 20 anos, a população total havia crescido 39% e a rural, 16%, o que evidencia o intenso êxodo rural da época (ICASURIAGA, 2005: 35).

Foi nesse momento que o Estado brasileiro começou a investir mais pesadamente em transporte de passageiros. Nos anos 1930, a importação de automóveis – particulares e coletivos – já incentivou os investimentos no setor rodoviário para trajetos de curta e média distância. Por mais que nas décadas anteriores o sistema de transporte tivesse se baseado em ferrovias e bondes elétricos, é nas rodovias e nos carros particulares que o governo vai apostar nas décadas seguintes.

O modelo de bondes entre em crise nos anos 1930 e 1940. Quando do surgimento dos ônibus, o poder público não demonstrava muito interesse em coibir a competição e proteger os modelos tradicionais de transporte urbano de passageiros.

Ao contrário, na medida em que, à época, o transporte rodoviário urbano era tido como sinal de progresso, os governos locais não estavam interessados em proteger os bondes da competição com os ônibus e necessitavam de liberdade de acesso ao mercado para que a substituição dos serviços ferroviários em decadência pudesse ser feita de forma rápida. Assim, os ônibus puderam tornar-se, rapidamente, o principal modo de transporte nas cidades brasileiras.... (SANTOS, 2000: 90)

Contudo, nesse momento a população urbana das metrópoles brasileiras já havia construído suas moradias à beira das linhas de trem e de bonde. O desenvolvimento desses núcleos irregulares formou as vias de ligação entre os mais diversos bairros e o centro urbano, que mais tarde foram utilizadas pelas linhas de ônibus. Isso se dá pela ausência de uma “tradição de gestão estatal do território” (SILVA, MORAIS & SANTOS, 2004). Dessa forma, a regulação dos ônibus urbanos no país, que começa nos anos 1960, pode ser considerada uma política pública compensatória, já que ocupa o

vazio institucional deixado pelo Estado nas regiões social e territorialmente excluídas do processo de desenvolvimento.

A década de 1940 marca o início da caracterização do Estado brasileiro como rodoviarista, um modelo que favorece os brasileiros que possuem carros particulares e relega o restante a uma cidadania de segunda classe. Da mesma forma, a vida dos motoristas de carros particulares e cada vez mais dificultada pelo excesso de carros, o que torna esse ciclo prejudicial para todos, conforme analisa Vasconcellos:

Primeiro, a mera disponibilidade de dinheiro de nada vale se não houver um meio adequado de transporte, ou um espaço de tempo adequado para atingir o destino desejado. Segundo, um grande número de deslocamentos não representa necessariamente boas condições de vida, pois pode refletir a necessidade de deslocamentos excessivos frente à precariedade do sistema de transportes (VASCONCELLOS, 2009: 40).

Os usuários de transporte público são em geral muito pouco influentes politicamente para verem suas demandas atendidas pelo poder público. Além disso, sua classe normalmente enfrenta diversos outros problemas – de habitação, saúde, segurança e outros –, entre os quais as demandas por melhorias no sistema de transporte se dilui e perde a força. Já a classe média – que teria esse poder de barganha – se isola em posição contraditória. Ora tem um comportamento reformista, ora individualista, “no sentido de privilegiar a mobilidade social individual” (VASCONCELLOS, 2009:64).

Nesse cenário de conflitos políticos, entra ainda a indústria automobilística, que desempenha um papel muito importante no Brasil – assim como em outros países em desenvolvimento. Além de fortalecer o mercado interno de consumo, é responsável por milhões de empregos diretos e indiretos. Logo, os interesses em torno da indústria são variados: vão dos empresários aos trabalhadores, passando pelos consumidores. Dessa forma, a sindicalização dos trabalhadores dessa indústria fortalece o setor tanto quanto as demandas do mercado (VASCONCELLOS, 2009:73).

Logo, a escolha pelo transporte rodoviário de passageiros ocupou um lugar de destaque de forma a garantir a mobilidade dentro do território cada vez mais expandido das grandes cidades brasileiras, o que, através dos anos, vai acarretar em diversos problemas. Entre as décadas de 1950 e 1960, há uma verdadeira revolução nos transportes – com o fortalecimento da indústria automobilística – que é abatida, na década de 1970 pela crise do petróleo, quando país é obrigado a frear seus

investimentos no padrão rodoviário de desenvolvimento. É precisamente nesta época que a questão do transporte urbano começa a preocupar as autoridades e os estudiosos brasileiros. São criados o Sistema Nacional de Transportes Urbanos (SNT) e a Empresa Brasileira de Transportes Urbanos (EBTU), que colaboraram para a aplicação de algumas políticas públicas ordenadoras do sistema (ICASURIAGA, 2005: 46). É nesse contexto que se formula a determinação da Constituição de 1988 de municipalizar as responsabilidades pelo transporte urbano de passageiros.

Na década de 1980, com o agravamento da crise mundial deflagrada pelas altas do petróleo, o transporte coletivo ganha espaço sobre o individual. Essa é a consequência do processo de endividamento crescente e da pressão da dívida sobre os recursos disponíveis que prejudicaram a capacidade de investimento do Estado, asfixiando o setor (ICASURIAGA, 2005: 53). É nessa época que o Governo Federal intervém na área para obrigar o país a adotar o Vale Transporte, que fortalece a indústria de ônibus, cujo crescimento foi intenso no período seguinte.

Entre os anos 1980 e através dos anos 1990, há um processo de concentração e oligopolização da indústria de ônibus no país. Esse fenômeno é um dos elementos “centrais da crise por que ora passam os serviços públicos de transporte de passageiros no Brasil” (SANTOS, 2000:1). Além disso, entre essas duas décadas a insatisfação dos usuários com o transporte público oferecido criou demanda para o surgimento de meios alternativos: as vans. Hoje, apesar de regularizadas em muitas cidades brasileiras, as vans passaram a ser um símbolo não somente da falta de organização do sistema de transporte público, como do vazio institucional deixado pelo Estado. Afinal, como é frequentemente noticiado, o transporte alternativo é, em grande parte, dominado por milícias, formadas por policiais e bombeiros ativos e reformados.

A emergência dos transportes alternativos no último quinquênio do século passado revela, quando se supera uma tentativa mesquinha de rotulá-los como simples manifestação de desordem ou crime, uma tentativa socialmente validada de uma organização informal para questionar e contestar os limites da estrutura formal inepta com que os gestores da sociedade – as suas elites políticas, técnicas e empresariais – pretendem prover serviços de transporte para os excluídos, de suas moradias em áreas excluídas para espaços econômicos de exclusão (SILVA, MORAIS & SANTOS, 2004).

4.2. Transporte urbano e segregação no Rio de Janeiro

O transporte urbano talvez tenha sido a primeira das muitas faces da estratificação sócio-espacial que define o Rio de Janeiro. A falta de um sistema de qualidade inverteu a organização que os teóricos de urbanismo esperam de uma metrópole – assim como ocorre em muitas outras grandes cidades em países em desenvolvimento. Nas metrópoles americanas, os ricos moram nos subúrbios, de sofisticada infra-estrutura, e os pobres vivem no centro, densamente povoado. No Rio de Janeiro ocorre o contrário: o centro e a Zona Sul, regiões mais antigas da capital fluminense, são extremamente importantes, por serem onde se concentram os equipamentos urbanos mais sofisticados e abrigarem grande parte das residências das classes dominantes. Enquanto isso, a população mais pobre vive isolada, em subúrbios com pouca infra-estrutura, ou recorre à chamada cidade ilegal: favelas e cortiços.

Vários estudos mostram que, no caso do Rio de Janeiro, a segregação sócio-espacial se traduz na distância aos acessos a serviços e equipamentos coletivos, diretamente vinculados à localização geográfica dos investimentos em infra-estrutura (ICASURIAGA, 2005: 18). Quando a terra se valoriza por intervenções públicas e privadas, os mais pobres são expulsos por não poderem arcar com despesas de aluguel, impostos e outros. O papel integrador do transporte urbano de passageiros serviria para espalhar as atividades pelo território, de forma a catalisar a distribuição homogênea de serviços e equipamentos urbanos.

Esta disposição da cidade é uma das conseqüências do perfil político do Estado brasileiro, que “tem tradicionalmente apoiado os interesses e privilégios das classes e grupos sociais dominantes” (ABREU, 1987; 15) e assegurado as condições mínimas para a reprodução da força de trabalho. Ou seja, o governo sempre executou as políticas públicas de maior valor nas áreas habitadas e frequentadas pelos mais ricos, o que significou um isolamento desta classe em relação ao resto da cidade. O núcleo urbano se elitizou, enquanto o resto da população foi excluído do desenvolvimento, enviado para as periferias, desde o início do processo de urbanização carioca.

A exclusão dos pobres do núcleo rico do Rio de Janeiro se deu logo cedo pela especulação imobiliária e mesmo por atos do poder público, como a destruição de favelas e cortiços. A ocupação da área metropolitana da cidade pelas classes menos

abastadas se caracterizou pela formação de pólos residenciais sem qualquer infraestrutura ao longo das paradas do trem suburbano, o que evidencia o papel dos meios de transporte na configuração atual do Rio de Janeiro.

O Rio de Janeiro começa a se partir no início do século XIX, quando se dá o princípio da expansão da cidade para além do pequeno espaço entre os Morros do Castelo, da Conceição, de São Bento e de Santo Antônio onde ficou enclausurada por mais de dois séculos. A falta de meios de transporte coletivos e as necessidades de defesa obrigaram a população a se concentrar naquele núcleo. Até então a maioria dos habitantes era de escravos, portanto não havia trabalhadores livres em quantidade.

Mais eis que chega a família real em 1808 e a cidade passa a atrair capital internacional e a ter capacidade de investimento. Dessa forma, os serviços públicos, como transporte, esgoto, gás, começam a ser oferecidos via concessões públicas. Logo se configura uma das primeiras contradições que marcaram o Rio de Janeiro: a convivência de dois modelos paradoxais, o capitalista e o escravista.

Segundo Abreu, essas contradições só se resolvem no início do século XX, quando há uma separação gradual entre as classes sociais. Isso só foi possível, como foi explicitado antes, devido ao desenvolvimento mais intenso a partir de 1870 dos meios de transporte, que na época eram o bonde de burro (como um bonde elétrico, mas movido por tração animal) e o trem a vapor. Até então, a mobilidade era um privilégio relegado a poucos cariocas. Em 1821, enquanto os pobres se amontoavam nos bairros de Gamboa, Saúde e Santo Cristo, os mais ricos iam longe, até Botafogo, onde a rainha Carlota Joaquina já fixava residência (ABREU, 1987: 35).

Já em 1838, circulam os primeiros ônibus de tração animal levaram vida a bairros até então abandonados e foram extintos em 1868, com o surgimento dos bondes (ICASURIAGA, 2005: 81). Em 1835, surgiram os barcos a vapor, ligando Niterói ao Rio de Janeiro e , em 1843, os bairros de Botafogo e Santo Cristo e Ponta do Caju – opção que não existe hoje. O dinamismo da novidade atraiu os aristocratas a Botafogo, que foi um dos primeiros bairros urbanizados da Zona Sul. Essas opções, contudo, não eram acessíveis aos mais pobres. Portanto, é devido também à falta de mobilidade que, em 1870, os habitantes de cortiços representavam 11% da população carioca.

É o serviço de barcas a vapor, que, em 1862, inaugura a entrada dos capitais internacionais nos serviços de transporte urbanos da cidade. Em 1856, é inaugurado o

primeiro trecho da Estrada de Ferro Dom Pedro II, atual Central do Brasil, cujo desenvolvimento possibilitou a ocupação acelerada do subúrbio – já que a passagem era mais acessível às classes menos favorecidas. Em 1868, são implantadas as primeiras linhas de bondes de burro nas zonas Sul e Norte: ambas controladas pelo capital estrangeiro e caracterizadas pela frequência maior da classe média, devido ao preço mais alto da passagem e do local de circulação. Esse processo de ampliação do sistema de transporte urbano se intensificou a partir de 1870 e, até 1902, houve uma rápida expansão do Rio (ABREU, 1987: 43). O preço da passagem do transporte coletivo sempre foi motivo de revoltas, como a Revolta do Vintém entre 1879 e 1880, que reclamava do custo de se viajar nos bondes de burro.

À medida que os bondes imprimiam o padrão de ocupação da cidade rica ao irrigar as zonas sul e norte com mobilidade e preparar os bairros da região para receber novos moradores, os trens o faziam com o subúrbio, ao tornar possível aos mais pobres, pela primeira vez, erguer moradia fora do centro degradado e amontoadado. “Bondes e trens possibilitaram, assim, a expansão da cidade e permitiram a solidificação de uma dicotomia núcleo-periferia que já se esboçava” (ABREU, 1987:44).

Para Abreu, além das praias, os interesses e o poder político das empresas, que investiam em construção civil e transporte na Zona Sul na época, foram muito importantes para o adensamento dessa área. Diferente dos subúrbios, o transporte foi apenas mais um dos serviços públicos que preparam aqueles bairros para a chegada de novos habitantes – além de iluminação pública e esgotamento sanitário, por exemplo.

Os trens levavam a um subúrbio completamente rural, sem nenhuma infraestrutura. O processo de urbanização dessas áreas se deu exatamente nos bairros para onde o trem ia se expandindo – principalmente a partir de 1870, quando foram colocados mais dois trens na linha da Central e posteriormente, ao ser criado um novo eixo, a Estação da Leopoldina, que hoje serve de depósito de trens. Os pequenos vilarejos erguidos à beira das estações configuravam uma metropolização esquisita, “em pulos”, sem conjugação ao resto da cidade. Havia vastos pedaços de terra desocupados entre um aglomerado e outro. Com o desenvolvimento acelerado desses novos núcleos urbanos, já em 1890 começou a se falar em crise dos transportes (ABREU, 1987: 44). Os acessos em cada região eram diferentes, logo a atenção dada pela administração

pública aos bairros ricos – como era a prática – não contaminava o subúrbio com desenvolvimento.

Os bairros centrais, berço da civilização carioca, foram sendo abandonados gradualmente pelo poder público e cada vez mais se abarrotaram de pessoas pobres que ali buscavam fixar moradia, pela necessidade de se estar perto do trabalho – o crescimento do subúrbio não significou o esvaziamento desses bairros, que ainda atraíam a base da pirâmide social. No fim do século XIX, esses cortiços despertam a preocupação das autoridades públicas que adotam um discurso sanitarista para justificar a necessidade de sua extinção, que vai culminar com a Reforma de Pereira Passos. Em 1893, Barata Ribeiro, então prefeito, inaugurou a guerra aos cortiços oficialmente: desocupou, por meio de um esquema policial-militar, o cortiço mais emblemático da época: o “Cabeça de Porco”. A recomendação era que se removesse os moradores dessas construções deterioradas a bairros servidos de serviços públicos mais longe do centro – o que não ocorreu de forma eficiente.

Com o fim da escravidão em 1888, houve muita migração e imigração à capital do país e uma multiplicação de fábricas no Rio, mas ainda concentradas no núcleo urbano da cidade – como Gávea e Jardim Botânico. O governo chegou a dar subsídios às empresas para que construíssem vilas operárias, mas o esforço não foi abrangente o bastante para que se resolvesse o problema dos cortiços. A presença de bairros operários em plena Zona Sul levou a um episódio que revela bem como a cidade nessa época já era bastante partida não só geograficamente, mas também culturalmente. Foi uma tentativa de se construir uma ferrovia que atravessaria a Zona Sul, projeto que foi vetado pela aristocracia que vivia ali (ABREU, 1987: 46). Lembra os atuais protestos contra o metrô em Ipanema e Higienópolis, bairro nobre de São Paulo. O aparecimento das favelas na primeira metade do século XX destruiu o projeto dos moradores de renda mais alta da Zona Sul de se isolarem completamente.

O início do século XX foi o momento escolhido pelas autoridades para adequar o Rio de Janeiro a sua nova lógica capitalista, em uma tentativa de se livrar finalmente dos rastros da sociedade escravista. É nesse contexto que se dá a reforma do prefeito Francisco Pereira Passos, intitulada por ele mesmo de “Embelezamento e Saneamento da Cidade”, que se inicia em 1902 e dura quatro anos. Ruas foram alargadas, prédios demolidos, pessoas expulsas de onde viviam. A prefeitura chegou inclusive a remover

moradores de edifícios que não seriam destruídos com o objetivo de, depois de valorizados, vendê-los para donos mais adequados ao novo projeto do centro, e, com o lucro, custear a obra.

Durante a reforma, o Brasil ganhou suas primeiras ruas asfaltadas. Pereira Passos também canalizou rios, construiu praças e monumentos, promoveu a ligação entre Copacabana e Centro por meio da Avenida Beira Mar e outros. Por outro lado, “pouco ou nada se fez nas áreas suburbanas” (ABREU, 1987: 61). Além disso, pouquíssimas habitações populares foram construídas para abrigar as famílias que tiveram seus lares destruídos na reforma. Dessa forma, os morros que circundam o centro do Rio – Providência, São Carlos, Santo Antônio e outros – foram rapidamente ocupados nessa época, pois eram as únicas alternativas para a população desabrigada por Passos (ABREU, 1987: 66).

O transporte urbano também sofreu mudanças e se distanciou do modelo dos ônibus puxados a tração animal – mas as tarifas eram tão caras que provocaram reações populares como o “quebra-quebra” contra as passagens cobradas pela Companhia de Carris de São Cristóvão em 1902. Enquanto um trabalhador braçal ganhava por dia um salário de 2000 réis, as passagens de trem custavam 1800 réis, ida e volta, para Engenho Novo e 2000 para Cascadura. A ida e volta de bonde a Cascadura custavam 800 réis. Um funcionário ganhava em média 100 mil réis por mês. Com isso, é possível entender porque os subúrbios não se desenvolveram como o esperado. Para completar o caos, a cidade passou de 500 mil habitantes no final do século XIX para o dobro em 1920 (ICASURIAGA, 2005: 96).

A população de baixa renda não parava de desembarcar no Rio de Janeiro, que era então símbolo de desenvolvimento para o país. O desenvolvimento industrial da cidade foi intensificado por volta de 1920 e levou a um crescimento populacional maior no subúrbio, onde grande parte desses empreendimentos era instalada. A comunicação entre os bairros do subúrbio, contudo, era ainda insuficiente, já que, apesar de terem se desenvolvido ao longo da linha férrea, ainda faltavam investimentos na região.

“Resumindo, o período de 1906-1930 caracterizou-se pela expansão notável do tecido urbano do Rio de Janeiro, processo esse que se efetuou de maneira distinta no que se refere aos dois grandes vetores de crescimento da cidade. De um lado, a ocupação das zonas sul e norte pelas classes média e alta intensificou-se, e foi comandada, em grande parte, pelo Estado e pelas companhias concessionárias de serviços públicos. De outro, os subúrbios cariocas e fluminenses cada vez mais se solidificaram como local de residência de proletariado, que para aí se dirigiu em números crescentes. Ao contrário da área nobre, entretanto, a ocupação suburbana se realizou praticamente sem qualquer

apoio do Estado ou das concessionárias de serviços públicos, resultando daí uma paisagem caracterizada principalmente pela ausência de benefícios urbanísticos” (ABREU, 1986: 82).

Portanto, em 1930, a cidade já era partida, estratificada sócio-espacialmente, e já se percebia que a disposição do Rio de Janeiro não favorecia a reprodução da força de trabalho, o desenvolvimento econômico – a capital brasileira sofre uma nova contradição, um novo desafio. O crescimento linear da cidade – não radial, o que facilita o planejamento do sistema de transportes – aumentou a distância entre os locais de trabalho e a residências, o que levou os cariocas a sofrerem deslocamentos cada vez mais longos, já que não havia transporte coletivo de massa que satisfizesse a demanda. Em 1937 se definiu uma “zona industrial”, com instalação de indústrias e zonas residenciais nas áreas central, sul e norte. Foi excluída a Zona Oeste por estar distante das vias de comunicação e não ter energia elétrica (ICASURIAGA, 2005: 99).

Com a eletrificação da rede ferroviária e a consequente diminuição do tempo de viagem, o subúrbio cresceu ainda mais. Também houve redução nas tarifas na década de 1930. O deslocamento das indústrias para o subúrbio e o desenvolvimento econômico da Zona Sul – onde cresceu o comércio e a demanda por serviços domésticos – trouxeram as favelas, antes um fenômeno do centro da cidade, a essas áreas. Os terrenos invadidos por essas comunidades eram públicos e pouco valorizados, de forma que sua ocupação não ia contra os interesses de ninguém naquele momento. Muito pelo contrário: no período pós-1945, sob um governo populista, as favelas passaram a ser consideradas “intocáveis, apesar de ainda serem “chagas” na sociedade. O motivo? As comunidades eram uma fonte quase infinita de votos.

A “aceitação” da presença das favelas nas zonas antes reservadas aos ricos e à classe média é como uma “gambiarra” para solucionar a segregação da cidade, que era – e ainda é – grande obstáculo ao desenvolvimento econômico (ABREU, 1987: 94). O caráter populista trouxe ainda, é verdade, melhoramentos para o subúrbio – de forma a adequar a região ao desenvolvimento industrial. Houve inclusive a construção de alguns conjuntos habitacionais nessa região na época.

Ainda assim, era necessária uma reforma urbana para adequar o Rio de Janeiro a essas novas demandas de reprodução da força de trabalho que clamavam por atitudes para encurtar as distâncias casa-trabalho. A partir de 1930, tanto pela mudança radical de governo (tenentismo) quanto pela crise de 1929, a indústria brasileira precisou de

espaço para se expandir. A escolha dos centros urbanos se deu justamente em busca de infra-estrutura para produzir – transporte, mão de obra barata, facilitadas de comercialização. A explosão de indústrias, principalmente nos subúrbios cariocas, leva a intensificação da migração, que não foi acompanhada por políticas que abrigassem a população.

O aumento da densidade populacional da Zona Sul, a concentração, aí, de numerosos investimentos particulares, e a necessidade de diversificação das opções de reprodução de capital a nível da (*sic*) cidade como um todo, reduzem então a questão urbana a um ‘problema viário’, e passam a exigir uma transformação mais ampla da forma urbana. Uma transformação que seria comandada agora pelo transporte individual, símbolo máximo do processo de concentração de renda que então se intensificava no país (ABREU, 1987: 95).

Foi a “febre viária” dos anos 1950. A resposta às demandas por um sistema de transporte eficiente levou à adoção de um padrão rodoviarista pelas novas políticas públicas do governo. Nessa época, houve um crescimento populacional nunca antes visto na Baixada Fluminense, onde se instalaram muitas indústrias, o que, segundo Abreu, se deveu a quatro fatores: o saneamento dessa região na década de 1930, a eletrificação da Central do Brasil a partir de 1935 (antes os trens era a vapor), a instituição da tarifa ferroviária única em todo o Grande Rio, e a abertura da Avenida Brasil. “A Avenida Brasil, inaugurada em 1946, é o melhor exemplo da associação Estado-Indústria no período ora em análise (1930-1950)” (ABREU, 1987: 103).

As margens da avenida foram logo ocupadas por favelas, afinal, não havia uma política de uso do solo por parte do governo. Com a inflação acelerada, loteadores passaram a manter seus imóveis vazios para reservar valor, atitude que não era desestimulada pelo poder público. Combinado com esse processo, o barateamento das passagens de ônibus levou a população mais pobre a ocupar territórios cada vez mais distantes dos centros urbanos. A favelização e os cortiços, opção daqueles que não queriam ou podiam ficar tão distantes de seus trabalhos, explodiram nessa época: a crise de habitação estava instalada. Nesse período, as linhas de ônibus intermunicipais e interestaduais começam a desempenhar um papel importante na ligação de cidades, mas, com as estradas ainda bastante precárias, o processo não havia ainda deslanchado – fenômeno que só se dá no pós-guerra.

As empresas de ônibus se fortalecem já na década de 1930. Em 1933, a edição de dois decretos pelo governo chegou a proibir o surgimento de novas companhias na área e licenciou novas linhas para forçar fusões. A frota autorizada para o núcleo urbana

chegava a 520 ônibus. Os ônibus ainda não era um transporte popular, o que é evidenciado por nomes de empresas da época, como “Ônibus de Luxo” e “Limousine Federal”. A regulação para a periferia era diferente. “As linhas suburbanas não tinham numeração nos ônibus e não iam até o Centro. Eram em sua maioria linhas auxiliares, fazendo ligações locais entre bairros” (RABAÇA, 2008: 63). Os empresários de ônibus eram em sua maioria imigrantes – muitos, portugueses.

A profusão de linhas de ônibus a partir desse momento se tornou caótica, a ponto de inspirar a criação da Inspeção das Concessões, entre outras regulações. Apesar de se discutir a necessidade de um planejamento de transportes para o Rio e de se elaborar projetos – muitos projetos – ao longo da história da cidade, nada foi aplicado integralmente. A Comissão de Transporte Coletivo, criada nessa época, tem, segundo Rabaça, mais relevância histórica do que resultados alcançados. Os diversos projetos concordavam em um ponto: para organizar o sistema era imprescindível unificar as empresas de ônibus. Contudo, o Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros do Município do Rio de Janeiro, versão histórica da atual Fetranspor, se opunha às propostas de reforma e exigia um aumento nos prazos de concessão. Na época, esses contratos públicos eram termos de obrigação bastante precários, que pouco exigiam das concessionárias. A posição da iniciativa privada acabou sendo aceita pelo governo em decreto de 1946 (RABAÇA, 2008: 68-77).

Os problemas para importação de peças e combustível destruiu muitas empresas de ônibus concessionárias no pós-guerra e fizeram com que se proliferassem as lotações e os microônibus. Contudo, o período entre 1950 e 1964, quando o Rio deixou de ser capital, foi marcado por regulamentos para o transporte coletivo por ônibus. Essas regras restringiram as condições de licenciamento de lotações, que acabaram suprimidas. Um decreto de 1958 determina que os serviços de transporte coletivo sejam outorgados por regime permissão – uma forma mais frouxa do que a concessão de se firmar uma parceria entre o poder público e a iniciativa privada.

O transporte ferroviário também se expandiu consideravelmente entre as décadas de 1940 e 1950, junto com a duplicação no número de usuários desse sistema. Nessa época, o Governo Federal começou a se responsabilizar pela administração da Estrada de Ferro da Leopoldina, que conjugada à Central do Brasil, já sob administração federal, constituiu a Rede Ferroviária Federal SA (RFFSA) (ICASURIAGA, 2005: 102).

Contudo, à medida que, nas décadas seguintes, se expandiu a malha rodoviária, o sistema ferroviário foi sendo negligenciado. Na década de 1960, o modal rodoviário se fica como forma dominante do transporte de passageiros.

O aumento de opções da acessibilidade e mobilidade dos moradores do subúrbio teve conseqüências importantes sobre o espaço da metrópole, além da já citada estratificação sócio-espacial, já que não há investimentos de infra-estrutura suficientes na periferia. O crescimento linear, e a distância do núcleo urbano carioca, provocaram a criação de subcentros funcionais, como Madureira – intensificando ainda mais a segregação. Um episódio engraçado que retrata essa segregação é a criação, em 2011, da festa Madureira Disco Club, uma releitura do famoso baile de charme do Viaduto de Madureira no Jardim Botânico. Sob o mantra “se você não vai a Madureira, Madureira vai até você”, a festa foi sucesso de público. A justificativa dos criadores era de que o bairro da Zona Norte era longe demais e os moradores da Zona Sul, apesar de estarem conscientes da qualidade da festa, acabavam desistindo de ir devido à dificuldades de deslocamento.

A falta de planejamento urbano e o crescimento acelerado dessas décadas configuraram um contexto de crise profunda deflagrado pela desaceleração econômica no início dos anos 1960. As reformas de base do então presidente João Goulart, abortadas pelo golpe militar de 1964, eram a forma encontrada para superá-la. A política econômica dos anos da ditadura levou a uma concentração de renda sem precedentes. Devido ao processo de evolução urbana do Rio de Janeiro, esse processo adquiriu também dimensões espaciais, “pois a separação das classes sociais no espaço já era um fato concreto” (ABREU, 1987: 118). A ampliação e multiplicação das favelas foram a maneira que a cidade encontrou para superar esse obstáculo. Os militares usaram o setor de construção civil para levantar a economia e criaram o Banco Nacional da Habitação e o Sistema Financeiro para Habitação – o problema é que esses programas visavam atender às camadas médias da população e não às mais pobres. Entre os anos 1960 e 1970, a população das favelas cresceu em velocidade superior à do asfalto – 2,5% e 1,8% ao ano respectivamente na década de 1970. Na década de 1950, esses números cresceram para 3% e 7% (ICASURIAGA, 2005: 110).

A Zona Sul também experimenta forte crescimento populacional na década de 1950 e os problemas de deslocamento de seus habitantes ao Centro se acentuam,

exigindo um sistema de transporte mais eficiente. O uso crescente de veículos particulares por essa parte da população de maior poder aquisitivo tornava ainda mais complexo o problema. No fim dessa década, encerra-se o prazo de concessão dos serviços de bonde da Companhia Jardim Botânico e a prefeitura decide não renová-los, por acreditar que os bondinhos atrapalhavam o tráfego de automóveis e ônibus (ABREU, 1987: 132). Era mais um marco da escolha do poder público pelo modelo rodoviário.

Assiste-se, assim, durante o governo Lacerda (1961-1965), a uma 'febre' de construções de viadutos e de novas avenidas que, se não viriam a resolver definitivamente o problema dos congestionamentos de tráfego – devido ao crescente aumento de veículos em circulação – melhoraram bastante a fluidez do trânsito na cidade (ABREU, 1987: 133).

Com o fim dos bondes, o governo do Estado do Rio estabeleceu regras para transformar as lotações em empresas de ônibus particulares. Essa decisão foi tomada como parte de um planejamento que organizava as linhas de acordo com as zonas da cidade e previa a extinção das lotações informais. Contudo, o plano não se engajou em transformações profundas de longo prazo, criando um vazio institucional que relegou às empresas privadas o papel de se organizar. Quase desnecessário dizer que esse planejamento, por mais que pífio, concentrou-se no núcleo urbano, sem dar atenção à periferia (RABAÇA, 2008: 125).

Os governos seguintes não foram diferentes: só intensificaram a preferência do Estado pelos transportes rodoviários e concentraram seus investimentos nas zonas ricas da cidade, de forma que na década de 1970, a Zona Sul já não comportava mais o adensamento populacional. Isso levou à necessidade de expansão da área rica da cidade para novas fronteiras: a Barra da Tijuca. Esse processo se deu com todo o aporte do Estado e o interesse do capital em ter novos empreendimentos imobiliários na região.

Durante o regime militar, foram realizadas diversas obras viárias, sendo que deste total 39% favoreceram a Zona Sul e a Barra da Tijuca, e 26% o subúrbio, sendo que destas a maioria se destinou à pavimentação de ruas (ICASURIAGA, 2005: 113). No entanto, essa expansão viária não acompanhou a instalação de transporte público. É como se o governo presumisse que os moradores dessas regiões possuíssem carros particulares. E foi isso que ocorreu: dado o alto poder aquisitivo dos moradores dessa nova fronteira da elite carioca e a falta de um planejamento eficiente para a circulação

de seus moradores, a ligação entre Barra da Tijuca, Zona Sul e Centro é hoje considerada um dos maiores gargalos do trânsito carioca.

Em 1968, é criada a Companhia Metropolitana do Rio de Janeiro, o metrô, que passou a operar em 1979 para facilitar os deslocamentos entre Centro e parte reduzida das zonas Sul e Norte. Enquanto isso, os trens que ligavam o centro à periferia sofriam desde o fim da década de 1950 um processo de decadência, o que resultou em reações violentas dos usuários nos anos de 1974 e 1976. O poder público acabou intervindo no setor para promover melhorias administrativas e tecnológicas, por mais que esse investimento tenha sido em muito superado pelos recursos aplicados no transporte rodoviário.

Com seu domínio consolidado na década de 1960, os ônibus, já nos dez anos seguintes, atraíam mais passageiros do que os trens. Era um consenso entre os governos que o modelo rodoviário era a solução mais prática para o transporte coletivo do Rio de Janeiro. Os ônibus tinham um custo operacional simples e era mais flexíveis, visto que não era necessário fazer ajustes em trilhos, por exemplo, para mudar seu trajeto se necessário. A imprensa foi crítica desse processo, como relata Rabaça:

A imprensa traduziu em sucessivas reportagens o que a hegemonia dos ônibus no transporte coletivo urbano representou para a população. Lembrava-se que os ônibus deveriam ser transporte complementar. Dizia-se que haviam herdado os vícios da época das lotações. Descreviam-se a disputa diária por um lugar nos veículos e as viagens atribuladas nas linhas mais longas. Os dramas humanos era realçados no caso de acidentes, como o que houve quando em 1974, um ônibus despencou do viaduto Pedro Álvares Cabral, em Botafogo, provocando a morte de 12 pessoas e ferimentos e mais de uma dezena (RABAÇA, 2008: 208)

Inúmeros planos são elaborados na década de 1970 sobre corredores de transporte, integrações intra e intermodais, necessidade de transporte de massa. O governo não se engajou. As medidas tomadas eram inócuas. Rabaça relata que, em 1973, o Detran baixou uma ordem de serviço determinando que os ônibus só poderiam trafegar em fila indiana na cidade. Tentava-se diminuir o número de empresa de ônibus na cidade, sem muito sucesso. Já se discutia o preço do trânsito carioca.

No dia 14 de julho de 1974, o Jornal do Brasil divulgou um cálculo do engenheiro do estado Ernani José dos Santos, segundo o qual uma hora de congestionamento de trânsito na Avenida Presidente Vargas, no dia da tarde de um dia de semana, causava um prejuízo da ordem de Cr\$ 378 mil, considerando-se o desgaste dos veículos, o consumo de gasolina, os custos da retenção dos ônibus e táxis e o valor do tempo gasto pelos passageiros (RABAÇA, 2008: 212-213).

No final da década de 1970 e início de 1980, o governo começa a investir mais nas periferias e favelas, que passam a receber um nível de recursos equiparável ao direcionado aos bairros mais ricos. Essa é considerada uma possível causa para o surgimento de movimentos reivindicatórios pelo processo de redemocratização. A distância a se percorrer em termos de desenvolvimento era grande demais para que os investimentos surtisserem efeito considerável nos níveis de desigualdade dentro da cidade. Mesmo assim, a década de 1980 assiste ao crescimento de favelas, que pode ser explicado pelo momento econômico ruim, que levou as pessoas a procurarem locais de moradia mais próximos ao trabalho e à falta de serviços urbanos de qualidade nas periferias, como o sistema de transporte. Entre 1980 e 1991 o Rio chegou a ter saldo migratório negativo – as áreas pobres perderam população e as ricas ganharam (ICASURIAGA, 2005: 114-127).

Os meios de transporte ferroviário, metroviário e aquaviário são privatizados na década de 1990 (o rodoviário já era privado). É criada então a Agetransp para fiscalizar as novas concessões – a Secretaria Municipal de Transportes é responsabilizada pelos transportes rodoviários. Na década de 1980, houve um sucateamento por abandono da rede ferroviária, o que levou os habitantes das periferias a adotarem cada vez mais os ônibus em vez de trens. O trem transporta hoje cerca de 400 mil passageiros por dia¹⁴, sendo que na década de 1980, chegou a transportar 1.200.000. De acordo com dados do Plano Diretor de Transporte Urbano (PDTU)¹⁵ da Região Metropolitana do Rio de Janeiro de 2005, 3% dos cariocas se deslocam por trem. O metrô tem recebido mais investimentos nos últimos anos e hoje transporta 4% da população carioca, segundo os dados do Plano.

Os ônibus são o meio de transporte utilizado por 71% da população carioca, de acordo com PDTU. Segundo pesquisa realizada pelo Ibope a pedido da Fetranspor em 2008, a proporção de usuários de ônibus na cidade pode chegar a 91%¹⁶. Com a falta de eficiência do sistema de transporte disponível, a década de 1990 assiste ao crescimento dos transportes alternativos – vans e ônibus clandestinos – principalmente entre a Zona

¹⁴ Dados encontrados na página da Supervia na internet, visitada no dia 12 de novembro no endereço <http://www.supervia.com.br/quemsomos.php>

¹⁵ PDTU (2005) Plano Diretor de Transporte Urbano para a Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro. Companhia Estadual de Engenharia de Transportes e Logística – Central, Governo do Estado do Rio de Janeiro, RJ, Brasil.

¹⁶ Pesquisa feita pelo Ibope para a Fetranspor em 2008, disponível em www.fetranspor.com.br, visitado em 6 de novembro de 2011.

Oeste e o Centro. Rabaça nota que as ligações entre o crime organizado e os transporte alternativo vieram à tona pela primeira vez em 2003, com o assassinato do engenheiro Paulo Roberto da Costa Paiva, da Superintendência Municipal de Transportes Urbanos. O PDTU, elaborado ainda quando o transporte alternativo era ilegal, relata que 18% da população se deslocam por meio de vans.

Entre 1998 e 2007, as empresas de ônibus do Rio perderam 40% de seus passageiros pagantes (RABAÇA, 2008: 293) – muitos acreditam que a perda seja consequência direta do fortalecimento do transporte alternativo. Para Rabaça, as lotações nunca deixaram de existir completamente, já que a história do sistema de transportes carioca incentiva a informalidade, já que a impressão é de que, mais dia menos dia, ela será legalizada – como de fato foi. Em 2011, cooperativas de vans começaram a participar de licitações.

Na década de 1980, depois da construção da linha 1 do metrô, foram publicados projetos tratando da necessidade de se racionalizar as linhas de ônibus e introduzir um sistema de transporte intermodal. Havia pressão das empresas de ônibus para que esses planos não fossem seguidos, contudo, de acordo com Rabaça, a inércia se deveu mais “à falta de determinação política do governo” (RABAÇA, 2008: 220). A Fetranpor chegou a tentar vencer a licitação do metrô quando ela ocorreu. Até a reforma do atual secretário municipal de Transportes, os ônibus operaram, portanto, por um sistema de permissão vinculado às linhas e não ao sistema como um todo, o que impediu qualquer reforma de organização integrada, em áreas seletivas, como apontavam os estudos da época. O poder público teve poucas e tardias vitórias contra o poder político das empresas de ônibus: em 1987 o vale transporte se torna obrigatório, em 1993 é implantada a tarifa única.

Pela ausência do poder público, as empresas de ônibus organizaram suas próprias frotas e hoje as linhas de ônibus não oferecem um serviço de qualidade, tampouco estão distribuídas uniformemente no território. Nota-se que na periferia da Zona Oeste (Santa Cruz e Guaratiba) e nos limiares da Zona Norte (Anchieta, Pavuna, Vigário Geral), assim como na Ilha do Governador, a concentração de linhas de ônibus é muito baixa. Em algumas favelas, a mobilidade (acesso a transporte público) é muito baixa, pela dificuldade – ou impossibilidade – do acesso de ônibus, vans ou carros. As favelas concentradas em zonas de alto poder aquisitivo apresentam maior número de

linhas de ônibus disponíveis. Enquanto isso, a acessibilidade do município (acesso por vias rodoviárias) é considerada alta, visto que há bastante vias de acesso – com exceção da periferia da Zona Oeste. Conclui-se “que a acessibilidade (viária e transporte público por ônibus) diminui da direita para a esquerda (da Zona Sul à Zona Oeste¹⁷) e do centro para a periferia do mapa do município do Rio” (SILVA, PORTUGAL & SANTOS, 2004)¹⁸.

Silva, Portugal e Santos notam que a distribuição das linhas de ônibus está diretamente relacionada à renda média de cada região da cidade, o que reforça a idéia deste trabalho de que a exclusão urbana do Rio de Janeiro está relacionada ao sistema de transporte. Existe ainda um agravante: o fenômeno é cíclico, ou seja, quanto menos acessibilidade e mobilidade uma região tem, menos ações de desenvolvimento e população de alto poder aquisitivo e político vai atrair.

Dados do PDTU indicam que a mobilidade do cidadão carioca varia de 1,46 viagens por habitante por dia para pessoas em famílias cuja renda vai até dois salários mínimos até 4,08 para aqueles que vivem em lares com renda superior a 20 salários mínimos. O Plano nota ainda que 46,6% da população carioca não realiza viagens diárias e mostra que essa aferição é proporcional à escolaridade e à renda dos cariocas. Quando se recorta o universo de contagem apenas aos analfabetos, essa proporção pula para 88,6%. No recorte dos que têm nível superior, o número cai para 27,4%. Já no universo das famílias com renda até dois salários mínimos, 54,3% das pessoas não saem de casa diariamente. Para os que dispõem de mais de 20 salários mínimos, 32,9% não se deslocam todo dia. É claro que esses fatores não são resultado apenas da qualidade do sistema de transportes urbanos da Região Metropolitana, mas, dadas as interpretações já apresentadas, acredita que seja um elemento importante para se explicar esses números.

O PDTU também indica que a escolha pelo modelo rodoviário pela sequência de governos desde os anos 1950 levou o tempo de deslocamento daqueles que freqüentam transporte coletivos ser 61% maior daqueles que usufruem de meios de transpor

¹⁷ Nota da autora

¹⁸ SILVA, Diana Scabelo da Costa Pereira da. PORTUGAL, Licínio da Silva. SANTOS, Márcio Peixoto de Sequeira. O Sistema de Transporte e A Exclusão Urbana. PET/COPPE/UFRJ. XVIII Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes da Anpet, 2004. Disponível em http://www.cbtu.gov.br/estudos/pesquisa/anpet_xviiiCongrpesqens/ac/arg67.pdf, visitado no dia 6 de novembro de 2011. Ressalta-se que esses números não revelam as conseqüências das reformas implantadas recentemente pela prefeitura do Rio, cujo mote é exatamente distribuir de forma mais homogênea as linhas de ônibus.

individuais. São 54,8 minutos de média por viagem contra 34 minutos. A avaliação dos especialistas que formularam o relatório é de esse número é consequência direta da falta de organização do sistema.

Há que se observar a baixa participação, cerca de 7% das viagens por transporte coletivo, dos modos trem e metrô, apesar da infra-estrutura sobre trilhos, principalmente o trem apresentar uma extensa malha e várias estações. Esta situação é um reflexo da falta de organização, otimização e integração dos subsistemas existentes, levando a uma situação de concorrência predatória entre os modos (PDTU, 2005)

Nota-se, portanto, que os investimentos do poder público no Rio de Janeiro através de sua história se concentraram nas regiões de mais alto poder aquisitivo e excluíram as classes de renda mais baixa do desenvolvimento urbano. Este trabalho considera que o sistema de transporte teve e ainda tem um grande papel neste processo de exclusão e sua coordenação é necessária para um desenvolvimento urbano mais igualitário.

5. A COBERTURA DE TRANSPORTE URBANO DO JORNAL *O GLOBO*

É consenso no mercado que a editoria *Rio* do jornal *O Globo* é referência em cobertura local, principalmente por ser o único jornal de grande porte do país que se esforça nesse sentido. Como último *quality paper* restante no mercado carioca, *O Globo* tem algumas particularidades em sua cobertura, relacionadas tanto ao espaço sócio-político – a cidade partida – quanto ao mercado em que atua – um dos maiores públicos leitores do país. As observações contidas no texto partem da experiência de três semanas de convivência com a equipe da editoria, que foram possíveis devido ao fato de que a autora é estagiária do jornal.

Como estudo de caso foi selecionado o tema transporte urbano, tratado no último capítulo. O recorte para analisar a cobertura do jornal carioca é o período de licitações dos ônibus do Rio levado a cabo pela Secretaria municipal de Transporte, sob o comando do engenheiro Alexandre Sansão, durante o ano de 2010. Foram selecionadas 47 matérias publicadas na editoria *Rio* sobre o tema, no período citado, como corpo textual para uma análise mais detalhada.

5.1. Panorama da editoria *Rio*

A *Rio* é uma das maiores editorias do jornal *O Globo*, contando com cerca de 30 repórteres, três chefes de reportagem, quatro editores assistentes, um redator e um editor. A quantidade de repórteres, assim como a de redatores, varia de acordo com o número dos que estão de férias, de folga, doentes, emprestados para outras editorias (ou de outros setores para a *Rio*) e outros fatores que afetam a rotina da editoria.

Como *O Globo* pretende ser um jornal carioca, a cobertura local é o que ele faz melhor. Entre os três grandes jornais do país – *O Globo*, *O Estado de São Paulo* e *Folha de São Paulo* – é o único que se esforça em cobrir sua cidade de origem. As editorias *Cotidiano*, da *Folha*, e *Metrópole*, do *Estado*, também publicam matérias sobre outras cidades além de São Paulo. A cobertura local do resto do Brasil é feita pela editoria *O País* no jornal carioca. Essa é uma particularidade de todos os jornais cariocas, não só do jornal *O Globo*.

A editoria *Rio* é dividida em quatro áreas: “infra-estrutura e geral”, “administração pública”, “justiça e polícia”, “especial”. Esta última coordena as matérias de domingo e não tem equipe própria. Outra singularidade é que a equipe de “administração pública” cobre muito mais políticas públicas e instituições públicas do que processo político, parte que fica relegada à editoria de *País* na maior parte das vezes.

A cobertura de transporte público não está restrita a uma área, mas normalmente fica sob o guarda-chuva da “administração pública” e às vezes no de “infra-estrutura”. Pode acontecer de ir parar em “justiça e polícia”, no caso, por exemplo, do envolvimento de milícias com o transporte alternativo. O interesse do repórter em pautar o assunto em sua equipe entra nos critérios levados em conta para se estabelecer a área em que aquela matéria será editada.

A política de equipes surgiu no jornal *O Globo* no início dos anos 2000, quando um estudo feito pela própria empresa mostrou que esse método de trabalho poderia organizar a redação de forma que os repórteres e editores não ficassem tão presos ao dia-a-dia e pudessem mergulhar em projetos especiais. “Se a gente fica só com uma equipe enorme e o chefe de reportagem, acaba trabalhando em cima do factual, sem poder planejar”, justifica Paulo Motta¹⁹, atual editor-executivo do jornal, recém saído do cargo de editor da *Rio*, que exerceu entre 2000 e 2011. Por mais que o método tenha sido implantado no jornal inteiro, ele continua a existir em poucas editorias, como a *Rio* e a *Economia*.

Cada uma das áreas da editoria *Rio* tem sua própria equipe, por mais que isso não seja completamente fixo. As equipes de “justiça e polícia” e de “administração pública” contam com os repórteres mais experientes – quem tem menos experiência na área de “administração” está com oito anos de carreira. Os jornalistas mais novos – normalmente emprestados dos *Jornais de Bairro* – não estão em nenhuma equipe fixa, trabalham de acordo com as demandas do dia.

A *Rio*, com poucas exceções, não contrata gente de fora do jornal que já venha pronta. *O Globo* prefere formar seus próprios profissionais em geral. A maioria dos repórteres da *Rio* vem dos *Jornais de Bairros*. Ambas são consideradas editorias de

¹⁹ Entrevista concedida à autora no dia 10 de novembro na redação do jornal *O Globo*, na Rua Irineu Marinho, 35, segundo andar, Centro, Rio de Janeiro, RJ.

passagem, onde se formam repórteres – a primeira menos que a segunda. Portanto, os repórteres vão se especializando em determinados assuntos já dentro do jornal. Muitos repórteres, editores, chefes de reportagem da editoria têm memória de governos, gestões, políticas públicas através dos anos. Para o repórter Fábio Vasconcelos, esse é um dos motivos pelo qual a editoria é referência em cobertura de políticas públicas.

Porque o jornal se propõe a ser um jornal carioca, com identificação carioca buscou uma cobertura de local muito forte. E, com isso, começou a formar quadros, gente que aprende a fazer uma cobertura de políticas públicas de maneira muito intensiva. Óbvio que tem coisas que podem melhorar, mas (a cobertura de políticas públicas) do Globo eu considero uma referência.

O repórter Luiz Ernesto Magalhães²⁰, que cobre prefeitura há 16 anos e trabalha no *Globo* há nove, acredita que na cobertura de políticas públicas a memória é a melhor ferramenta de um repórter.

Política pública acaba sendo, de certa forma, um acúmulo de experiência, porque você já viu aquela coisa de uma determinada maneira. Por mais que uma pessoa mais nova vá fazer aquela matéria, vai correr em desvantagem com uma pessoa que já viu uma série de coisas sobre aquele mesmo assunto.

Para Motta, o melhor jornalista é aquele que sabe um pouco de tudo. A especialização é como um bônus. “Eu prefiro um cara que saiba de tudo um pouco, do que um cara que saiba tudo sobre uma coisa só”, declarou. Contudo, ele acredita que o repórter, para elaborar uma boa reportagem, ter uma boa ideia de pauta, precisar estar concentrado naquele assunto, sem deixar nada passar despercebido e desconfiar de coisas que, para os outros, podem parecer óbvias.

Nesse sentido, a política de times funciona como uma especialização. Motta conta que ela criou não só áreas de cobertura, mas núcleos de discussão. O subeditor é como o líder da equipe, quem extrai a melhor parte daquela discussão e coordena a elaboração de reportagens. Nesse debate, não só entram ideias, mas também avaliações do trabalho, das dificuldades e formas de superar obstáculos. Por isso, o editor acredita que a editoria “se aprofundou mais sem perder o esquema de reportagem geral, porque, na hora que o bicho pega, todo mundo faz tudo”.

A partir do método, a equipe da editoria começou a pensar mais sobre os temas da cobertura e elaborar reportagens especiais mais extensas e bem trabalhadas – o que lá

²⁰ Entrevista concedida à autora no dia 4 de novembro de 2011, na redação do jornal *O Globo*, na Rua Irineu Marinho, 35, segundo andar, Centro, Rio de Janeiro, RJ.

se chama de “superespeciais”. Antes, só havia uma divisão entre matérias do dia-a-dia e reportagens de domingos – as dominicais. Há sete anos a editoria se reúne todo fim de ano para discutir pautas para os projetos especiais a serem levados a cabo nos próximos meses. Paulo Motta relata:

Todo final de ano a gente faz uma *shit storm* – não é *brain storm*, porque *brain storm* é coisa de inteligente, as pessoas ficam tímidas de falar o que pensam. Então, a gente deu o nome de *shit storm*. Assim, você pode falar a ideia mais louca do mundo. Às vezes sai coisa boa.

A partir dessa reunião, a equipe seleciona as pautas que seriam transformadas em reportagens – que, de acordo com Motta, podem chegar a quatro em um ano. O processo se inicia quando os repórteres elaboram projetos e os apresentam a seus subeditores. Essas ideias, filtradas pelos subeditores, são levadas ao editor, que as seleciona e aperfeiçoa, e encaminha ao editor-chefe do jornal. Os repórteres, então, podem ser tirados de pauta – ficam livres das matérias do dia-a-dia – por dois, três meses para fazer a matéria. Essa reportagem deve ser longa e ocupar no mínimo duas páginas de jornal por dia durante pelo menos sete dias, podendo chegar a duas semanas. Portanto, disserta sobre assuntos variados sobre um mesmo tema. De acordo com Motta, a viabilidade econômica das matérias não é um grande problema, porque a cobertura não envolve grandes viagens, custos, já que o repórter normalmente não sai do Estado. Os ambientes da internet que são criados para algumas especiais também não são, diz Motta, custosos. “Está dentro do orçamento”, explica.

Motta se orgulha especialmente da série de favelas – *Ditadura nas favelas*, *Favela S.A.* e *Democracia nas favelas* –, que durou três anos e ganhou diversos prêmios, como Esso e Embratel. Para ele a série, iniciada em 2007, foi uma das causas que levaram à implantação das Unidades Policiais Pacificadoras (UPPs) no Rio – a primeira, do Dona Marta, é de dezembro de 2008.

Essas matérias foram parar na mão do governador. Foi uma das ideias que a gente mostrava: que 26 anos depois do fim da ditadura, ainda tinha dentro das favelas. E que não se resolvia nada no Rio – na economia, em qualquer lugar – antes de resolver essa questão das favelas. E uma das coisas da primeira série, da primeira matéria, foi o (economista) Sérgio Besserman que defendeu, e a gente encampou, que era que o problema não é nem o tráfico, o problema era o domínio do território. Uma cidade não teria futuro em qualquer setor se você tivesse essas áreas dominadas, em que o Estado não entrava e era uma ditadura, né? Da milícia, do tráfico... Era uma ditadura.

A UPP se tornou, assim, uma das bandeiras do jornal. Na opinião de Motta, para uma matéria se tornar uma aposta do *Globo*, tem que ter um “mantra”, uma “tese”. Ele

apelidou esse tipo de reportagem de “jornalismo investigativo qualitativo”, já que é uma matéria que não trabalha especificamente com dados, denúncias, mas interpreta a realidade – ou seja, está próxima da reportagem investigativa interpretativa. Para o editor, com um olhar atento, o leitor pode perceber que a série sobre favelas é “quase uma tese”, aproxima-se mais de um trabalho acadêmico do que de uma reportagem.

Gosto assim: nós temos uma tese a defender. A gente analisou esse assunto e achou uma coisa aqui. Tese pode ser contra, a favor, o que seja. A gente tem uma tese a defender com uma “superespecial”. Uma bandeira mesmo. Estamos alertando a sociedade em relação a uma coisa.

A visão de Motta é coerente com campanhas do jornal, como “Nós e você: já são dois gritando” e “Ilegal e daí”, e reforçada por certas manchetes, como a do dia seguinte à ocupação da Rocinha pela polícia: “A Rocinha é nossa”.

O Globo, assim como os outros jornais cariocas, tem uma cobertura bem concentrada em temas ligados ao problema da violência da cidade. Essa característica foi exacerbada na época em que o jornalista Zuenir Ventura – hoje colunista do *Globo* – publicou o livro “Cidade Partida”. A violência na capital fluminense havia explodido na década de 1990 e os grandes jornais do Rio desse período – *O Globo*, *Jornal do Brasil* e *O Dia* – se uniram para tratar do tema com mais profundidade, puxados pelo recém-criado Viva Rio, organização não governamental que tem projetos sociais na área. Hoje em dia, quando *O Globo* toma furos do combalido jornal *O Dia* é exatamente na área de polícia, em que o veículo concentra seus esforços de forma a fazer uma boa cobertura apesar dos problemas econômicos enfrentados.

A própria existência de uma seção de “justiça e polícia” pode ser interpretada como um sinal da preferência do jornal pelo tema, já que ele poderia estar inserido em algumas das outras subeditorias, como ensina Wolf. “A organização de uma redação em setores temáticos específicos (...) são indicações (...) dos critérios de noticiabilidade que nela vigoram” (WOLF, 1999: 87).

O livro de Ventura trata das conseqüências imediatas da chacina de Vigário Geral, que ocorreu em 29 de agosto de 1993. Naquela noite, um grupo de extermínio formado por policiais assassinou 21 inocentes que estavam na favela. Ao livro é atribuída a difusão da expressão “Cidade Partida”. A obra conta, por exemplo, a história da origem do Viva Rio, da Casa da Paz de Vigário Geral e da Fábrica da Esperança, em Acari.

Para Motta, por mais que os jornais tenham se unido sob o mesmo tema na época, não houve mudança no perfil editorial dos veículos, já que todos eles sempre estiveram bastante concentrados nos acontecimentos da cidade e é antiga a tradição da cobertura de violência. A percepção da violência começou a ser tratada pela imprensa a partir de 1953. Contudo, de acordo com Ventura, há uma “idade da inocência” nessa época, quando os cariocas da Zona Sul não faziam idéia do que se passava nas outras regiões da cidade (VENTURA, 2000: 21). Mesmo a Zona Norte era tratada como um mundo distante da Cidade Maravilhosa da Bossa Nova.

Por mais que hoje os leitores do *Globo* tenham noção do que se passa nos bairros mais pobres da cidade, o jornal, ao se propor um veículo para as classes A e B, procura temas que afetem mais diretamente essa parte da população e com isso reflete o conceito da cidade partida. Retrato da linha editorial do veículo, uma propaganda, exibida na página do jornal na internet no dia 14 de novembro de 2011 para apresentar seu novo site, afirma: “Tudo que acontece na Zona Sul. Tudo que acontece na Zona Norte. Tudo que acontece na Barra. E tudo que acontece em Niterói. Você sabe aqui. O Globo.com.br. Ainda mais O Globo” (ANEXO 1). Ou seja, o anúncio diz que o leitor não saberá do que ocorre na Zona Oeste, na Baixada Fluminense, no Centro, no subúrbio da Leopoldina e em outros locais do Estado e do próprio Grande Rio. Na prática, isso não ocorre exatamente como a propaganda apregoa. Se algo muito importante acontece fora da região rica da cidade, o jornal não vai deixar de cobrir. Contudo, o dia-a-dia e questões importantes desses locais podem ser deixados de lado.

Ao conversar com os repórteres e editores do jornal, a justificativa para esse comportamento é imediata: o mercado. Como é um veículo voltado para as classes A e B, *O Globo*, como produto, vai entregar a informação que esses leitores querem, o que não significa que serão as mais relevantes. Dessa forma, o jornal apenas reproduziria a cidade que cobre e a sociedade para a qual se dirige.

Alguns jornalistas acreditam que se houvesse mais pessoas com poder aquisitivo para serem assinantes do jornal em outros locais da cidade, a cobertura seria mais completa. Outros crêem que o foco nos bairros ricos da cidade não é algo saído de longos estudos, mas de uma presunção do jornal de que, por viver em bairros de classe média alta, o público leitor do *Globo* só quer saber daquilo que afeta diretamente suas

vidas. Existem ainda jornalistas que defendem que o jornal saia em busca da classe C, reportando de outras zonas da cidade, e que é um erro deixá-la de lado.

De acordo com dados de outubro de 2011 disponibilizados pela Infoglobo, empresa que publica o jornal, 97% dos assinantes do jornal *O Globo* moram no estado do Rio de Janeiro, e 80% vivem na capital fluminense. Dentro da cidade do Rio, 47% dos assinantes estão na Zona Sul, 27% na Norte, 24% na Zona Oeste e 2% no Centro. Dos que moram na Zona Oeste, 63% vivem na Barra da Tijuca – o que significa 16% das assinaturas do diário. Logo, 63% dos leitores do jornal estão concentrados nas regiões mais ricas da cidade – sem contar com a Grande Tijuca.

Outra questão é diagnosticada pela redação da *Rio* como negativa para o trabalho da editoria: a integração da redação do jornal impresso com a do site. A maioria dos repórteres reclama de excesso de trabalho pela nova obrigação de elaborar material para os dois veículos: apurar enquanto filma, escrever rápido para publicar na internet e depois não ter tempo de redigir a reportagem que vai sair no impresso da forma desejada e outros. O problema, dizem, é que o número de atividades a serem realizadas aumentou sem que a equipe crescesse. O jornal não planeja contratar novos profissionais. A regra é apertar os cintos na redação e otimizar o tempo e os recursos. No entanto, segundo Motta, não existe nenhum tipo de bônus para os editores que economizam no orçamento, o que significa que o jornal não trabalha com o método da “Gerência por Objetivos”.

Essa percepção condiz com a ideia de que o jornalismo vem se divorciando de sua responsabilidade cívica para se basear nas premissas de mercado. Essa noção é muito forte dentro do jornal *O Globo* e poucas pessoas que trabalham na redação se mostram convencidas de que essa é a forma mais eficiente de se fazer o jornal. Contudo, a empresa parece se esforçar para mudar o vocabulário dos jornalistas: nas peças publicitárias internas da empresa, fala-se mais de “cliente” e “produto” do que de “leitor” e “notícia”.

Nenhum repórter afirmou, contudo, ter tido pautas barradas por causa dessa linha editorial mais elitista. Há quem afirme que uma boa pauta é boa em qualquer lugar. Contudo, de acordo com os entrevistados, os repórteres só propõem pautas em que apostam, que acreditam que podem ganhar destaque dentro do jornal. Isso é tanto uma autocensura quanto uma competição que existe internamente de quem publica

mais, de quem dá mais manchetes etc. O jornal tem um prêmio todo mês para a melhor reportagem do período. Fora as promoções, os prêmios nacionais e regionais que uma série de reportagens de destaque pode conferir a um jornalista. O pensamento que predomina parece ser aquele no qual as pautas que não condigam com a linha editorial do jornal não ganharão destaque. Como foi defendido no capítulo sobre jornalismo investigativo, para que se realize uma boa reportagem é necessário que a empresa em que o jornalista trabalha seja independente, queira que ele elabore essa matéria e provenha os recursos para tal.

As reportagens sobre outras partes da cidade vêm normalmente acompanhada por grandes acontecimentos, ou com ganchos fortes que um repórter soube aproveitar. Por exemplo, aproveitar um grande acidente no trem para falar das condições precárias desse meio de transporte, ou discutir os problemas da favelização em Teresópolis a partir dos deslizamentos de terra após as grandes enchentes. “Você tem que ir pelas beiradas”, disse um jornalista da editoria *Rio*, “tem que ficar acumulando informação em busca desse gancho”. As “superespeciais” também são um espaço para se ampliar o espaço de ação do jornal. Normalmente, elas não se restringem a fenômenos particulares de bairros ricos. Muito pelo contrário, chegam inclusive a sair do Estado, como é o caso de “Vida severina: da miséria do sertão à realidade da favela”, de 2005. Os repórteres Paulo Marqueiro e Selma Schmidt viajaram para o Ceará para apurar a reportagem. A possibilidade de se engajar em uma “superespecial” é um dos principais atrativos que *O Globo* oferece para jornalistas competentes e apaixonados pela profissão.

5.2. Análise da cobertura da licitação dos ônibus pelo jornal *O Globo*

As licitações das linhas de ônibus foram um momento histórico para o sistema de transportes urbanos carioca. Como foi visto no capítulo anterior, as lotações da década de 1950 passaram de transporte ilegal a permissionárias ao longo desses 60 anos, sem nunca terem sofrido um ordenamento profundo elaborado pelo governo. Portanto, a licitação das linhas de ônibus promovida pelo secretário municipal de Transportes, apesar de ser uma tentativa de organizar o sistema de transportes em seu menor grau na cidade como um todo, foi um feito histórico – que nenhuma autoridade pública

conseguiu atingir na história do Rio de Janeiro. “É a primeira vez que há uma tentativa de se organizar o transporte na cidade”, avalia Magalhães, um dos responsáveis por cobrir as licitações.

Para analisar a cobertura do jornal *O Globo* sobre o tema, selecionou-se 47 matérias relativas ao tema publicadas pelo jornal em 2010 para serem avaliadas de acordo com 20 critérios elaborados especificamente para este trabalho com base nos conceitos trabalhados sobre políticas públicas, investigações jornalísticas, transportes urbanos e teorias de *newsmaking*. O primeiro diz respeito ao repórter: se o profissional está há muito tempo cobrindo o assunto, se tem conhecimento específico sobre o tema, ele foi considerado “especializado”. O segundo relaciona-se ao conteúdo: distinguiu-se a reportagem que priorizou a Zona Sul – em que a maioria dos leitores do jornal em questão está localizada – daquela que deu destaque à Zona Oeste – onde existe o maior gargalo de transportes urbanos, como foi explicitado no capítulo anterior. Algumas notícias não deram prioridade a nenhuma região da cidade e, por isso, não foram classificadas nesse quesito.

Com o objetivo de avaliar a apuração do repórter, enumerou-se – de acordo com as informações presentes no texto – as possíveis fontes a que o repórter recorreu. Os jornalistas não foram questionados quanto a isso. Foram consideradas fontes oficiais as do poder executivo – responsável por conduzir a licitação – e extra-oficiais todas as outras, sem contar com as supostas notas de assessoria de imprensa. Relações públicas de empresas, vereadores, Ministério Público e outros foram aceitos como fontes extra-oficiais por não participarem diretamente do processo licitatório. As empresas tomaram parte no processo licitatório, mas não têm poderes legais sobre ele e por isso foram também classificadas como fontes extra-oficiais.

Ainda na análise da apuração, tentou-se separar reportagens que envolveram investigações complexas daquelas em que houve apenas uma apuração de rotina. Foram rotuladas como investigações complexas as apurações que parecem ter tomado mais tempo e exigido que o repórter buscasse fontes de informação bruta de mais difícil acesso – documentos internos da Secretaria de Transportes, por exemplo. No quesito “uso de RAC”, tentou-se identificar na apuração as buscas complexas na internet e o uso de bancos de dados. Destacou-se também o uso da voz de especialistas na matéria por se tratar de um assunto árido que, por vezes, necessita de uma opinião mais

balizada. Por fim, algumas matérias foram qualificadas como declaratórias: aquelas formadas simplesmente por declarações, em que informações foram inseridas na fala das fontes, em vez de serem apuradas pelo repórter.

Para avaliar a forma de apresentar o conteúdo apurado para o leitor, foram identificadas as reportagens contextualizadas, humanizadas e técnicas. Caracterizou-se como contextualizada a matéria que deu mais do que as informações factuais, ao inserir as novidades dentro da conjuntura do acontecimento. Pouco contextualizadas são as matérias em que não foram inseridas informações complementares o bastante para a compreensão da matéria – por exemplo, como os consórcios são formados pelas mesmas empresas que já operam o sistema, ou o motivo pelo qual a implantação dos corredores expressos de ônibus está ligada ao processo licitatório. Algumas não dispunham de contexto algum, só relataram dados novos. Humanizadas são simplesmente as reportagens nas quais foram ouvidas pessoas comuns cujas vidas seriam afetadas pelo acontecimento. Finalmente, foram consideradas técnicas as reportagens que continham conceitos não explicados de forma clara ao leitor leigo.

Como forma de perceber o grau de senso crítico que o jornal impõe ao seu produto, algumas matérias ganharam rótulos de acordo com a repercussão – boa ou ruim – para o governo. Este trabalho não defende que a imprensa seja contra tudo que o governo realiza, porém, acredita que ela tem o dever de ser crítica em relação às ações do poder público pelos motivos explicitados no primeiro capítulo: de se criar um fórum público para os leitores, de forma a que se aproximem do processo decisório que envolve as políticas públicas. Portanto, houve reportagens classificadas como positivas, um pouco positivas e negativas.

Analisou-se também a iniciativa dos repórteres que elaboraram as 47 matérias selecionadas para este trabalho. Se a matéria relatava um acontecimento que estava ali para todos verem, ela foi considerada reativa – uma reação a um acontecimento. Isso não significa que todas as reportagens rotuladas de reativas saíram de releases de assessorias de imprensa. Quando a elaboração da pauta que originou a reportagem exigiu alguma observação, pesquisa anterior ao acontecimento para descobri-lo, a matéria foi considerada uma iniciativa do repórter. Também não foram taxadas de reativas as reportagens que interpretavam um fato de forma não óbvia, chamando atenção para um fato total ou parcialmente encoberto do resto da sociedade dentro do

acontecimento. Por fim, foram destacadas as matérias de domingo, porque o fato de terem sido publicadas dessa forma implica que o jornal as valorizou.

Toda esta análise pode ser vista na tabela abaixo:

		Quanto ao repórter		Quanto à apresentação			Quanto à apuração							Quanto ao conteúdo			Quanto à recepção		Quanto à iniciativa	
Data	Título	Crédito	Repórter especializado	Lead	Foco na Zona Sul	Foco Zona Oeste	Possíveis fontes	Investigações complexas	Uso de RAC	Especialista	Declaratória	Só fontes oficiais	Fontes oficiais e assessorias de imprensa	Também fontes extraoficiais	Contexto	Humanizada	Técnica	Positiva para o governo	Reativa	Domingo
03/01/2010	Paes fecha 1º ano licitando linhas de ônibus	Selma Schmidt	Sim	No último ato de seu primeiro ano de governo, o prefeito Eduardo Paes deflagrou o processo de licitação das primeiras linhas de ônibus da cidade, uma das 83 promessas que fez durante a campanha eleitoral, listadas pelo GLOBO, e que são mantidas por ele em sua mesa de trabalho. O edital de concorrência para a escolha da empresa que terá a concessão de 16 linhas que interligam bairros da Zona Oeste e a região com o Centro e a Zona Norte acaba de ser publicado. Os trajetos eram operados pela Viação Oriental, que não corrigiu problemas apontados no serviço por ela prestado e, desde setembro, estão sob a responsabilidade temporária de um pool de empresas.	Não	Não	Diário Oficial, edital, matérias antigas, Secretaria Municipal de Transportes, Prefeitura	Não	Não	Não	Não	Sim	Não	Não	Mais ou m	Não	Não	Sim	Não	Não
11/01/2010	Linhas da empresa Oriental saem de circulação	Nenhum	Sim	A Secretaria municipal de Transportes retirou de circulação nesta segunda-feira, com apoio da PM, doze ônibus da Viação Oriental que ainda rodavam, apesar de a empresa ter tido sua permissão cassada no fim do ano passado pelo prefeito Eduardo Paes. A medida faz parte dos preparativos da prefeitura para licitar 16 linhas - 13 das quais eram operadas pela Oriental - que ligarão a Zona Oeste à Zona Norte e ao Centro do Rio. A licitação, marcada para 22 de fevereiro, dará início também a uma estratégia para reduzir o número de coletivos em circulação no Centro sem prejudicar o serviço aos passageiros.	Não	Não	Prefeitura, Secretaria Municipal de Transportes	Não	Não	Não	Não	Sim	Não	Não	Não	Não	Não	Sim	Sim	Não
27/04/2010	Licitação de todos os ônibus enfim será lançada	Selma Schmidt	Sim	A prefeitura vai deflagrar esta semana um pacote de mudanças profundas no sistema de transporte público da cidade. A Secretaria municipal de Transportes confirmou ontem o lançamento, em Diário Oficial, do edital de licitação de todos os trajetos de ônibus do município na próxima sexta-feira. Já o gabinete do prefeito informou que Eduardo Paes apresentará, até quinta-feira, o programa de implantação do bilhete único nos ônibus municipais, em julho ou agosto.	Não	Não	Diário Oficial, prefeitura, Secretaria municipal de Transportes, matérias antigas, assessorias de imprensa do Metrô, da Supervia e da Rio Ônibus, Secretaria estadual de Transportes	Não	Não	Não	Não	Não	Sim	Não	Mais ou m	Não	Sim	Sim	Sim	Não

Data	Título	Crédito	Repórter especializado	Lead	Foco na Zona Sul	Foco Zona Oeste	Possíveis fontes	Investigações complexas	Uso de RAC	Especialista	Declaratória	Só fontes oficiais	Fontes oficiais e assessorias de imprensa	Também fontes extraoficiais	Contexto	Humanizada	Técnica	Positiva para o governo	Reativa	Domingo	
27/04/2010	Bilhete único municipal: trens, barcas e metrô poderão ser incluídos	Simone Cândida	Não	O prefeito Eduardo Paes disse, na manhã desta terça-feira, que há expectativa de inclusão dos trens e barcas e metrô no bilhete único municipal, mas primeiro será tratada a inclusão dos ônibus, que são uma concessão municipal	Não	Não	Prefeitura	Não	Não	Não	Sim	Sim	Não	Não	Não	Não	Não	Sim	Sim	Não	
27/04/2010	Licitação das linhas de ônibus do Rio enfrenta pendências na Justiça	Selma Schmidt e Simone Cândida	Sim	Há uma pendência judicial para a licitação das linhas de ônibus ir adiante. O Ministério Público ainda aguarda a publicação do acórdão de decisão da 12ª Câmara Cível, de novembro do ano passado. Enquanto ele não é publicado, estão vigorando liminares que suspenderam o processo licitatório das linhas, deflagrado em 2008, pelo então prefeito Cesar Maia.	Não	Não	Ministério Público, Secretaria municipal de Transportes, matérias antigas, prefeitura, concessionárias, assessoria de imprensa da Rio Ônibus, fonte desconhecida	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Sim	Sim	Não	Sim	Sim	Sim	Não	
28/04/2010	Paes diz que bilhete único não terá subsídio	Selma Schmidt e Simone Cândida	Sim	O prefeito Eduardo Paes garantiu ontem que o bilhete único será implantado sem subsídios às empresas, conforme promessa feita durante a campanha. Inicialmente, ele vai se limitar aos coletivos municipais sem ar-condicionado. Mas, numa próxima etapa, a prefeitura buscará um acordo com as concessionárias do estado, para que o bilhete, com validade de duas horas, possa ser usado também no metrô, nos trens e nas barcas. As concessionárias, que ainda não foram procuradas pelo município, dizem que estão abertas para negociar.	Não	Não	Prefeitura	Não	Não	Não	Não	Sim	Não	Não	Não	Não	Não	Sim	Sim	Sim	Não
29/04/2010	Licitação de ônibus do Rio vai fixar intervalos de tempo e distâncias entre os pontos	Selma Schmidt	Sim	Transportes, Alexandre Sansão, explicou nesta quinta-feira, durante a apresentação do pacote de mudanças no sistema de transporte público da cidade, que os futuros ônibus terão de ter suspensão a ar, motor traseiro, câmbio automático, direção hidráulica e escadas rebaixadas. Também serão fixados patamares de ocupação máxima, de intervalos e de distâncias a serem percorridas até os pontos. Os ônibus que circularem em grandes vias troncais, como a Avenida Brasil, serão articulados e biarticulados, iguais aos de Curitiba, que têm capacidade para transportar até 220 passageiros. Os vencedores da licitação terão seis meses - a partir de outubro, ou seja, até abril de 2011 - para operar com a estrutura atual. Findo o prazo, deverão começar a apresentar, na prática, as propostas que apresentaram. A	Sim		Secretaria municipal de Transportes, Diário Oficial, matérias antigas	Não	Não			Sim			Mais ou m	Não	Sim	Sim			

Data	Título	Crédito	Repórter especializado	Lead	Foco na Zona Sul	Foco Zona Oeste	Possíveis fontes	Investigações complexas	Uso de RAC	Especialista	Declaratória	Só fontes oficiais	Fontes oficiais e assessorias de imprensa	Também fontes extraoficiais	Contexto	Humanizada	Técnica	Positiva para o governo	Reativa	Domingo
30/04/2010	Bilhete único terá validade de duas horas entre a 1ª e a 2ª catracas, não da origem ao destino	Selma Schmidt	Sim	Para a contagem do tempo de validade do bilhete único municipal, de duas horas, o passageiro não deverá levar em conta todo o tempo de sua viagem. O que valerá são os horários marcados na catraca do primeiro ônibus e na roleta do segundo coletivo. Ou seja, entre os dois embarques, o tempo não pode exceder duas horas, independentemente do período em que o usuário permanecer no segundo coletivo.	Não	Não	Secretaria municipal de Transportes, matérias antigas	Não	Não	Não	Não	Sim	Não	Não	Sim	Não	Sim	Neutra	Não	Não
30/04/2010	Rio Ônibus aprova licitação das linhas, mas pede indenização	Nenhum	Não	A Rio Ônibus, sindicato das empresas de ônibus da cidade do Rio, emitiu nota na noite desta sexta-feira sobre as mudanças previstas no transporte público no Rio. O órgão diz respeitar a decisão da prefeitura de licitar as linhas de ônibus, mas cobra a indenização dos investimentos realizados que permanecem não amortizados ou depreciados. Segundo o sindicato, foi por não ter seu direito à indenização assegurado na licitação municipal de 2008 que a Justiça suspendeu o processo, à época. O órgão ainda aguardará o lançamento do novo edital, previsto para o dia 24 de maio, para definir a posição que cada empresa assumirá	Não	Não	Assessoria de imprensa da Rio Ônibus	Não	Não	Não	Não	Não	Sim	Não	Não	Não	Sim	Neutra	Sim	Não
12/06/2010	Ônibus: bilhete único já deve valer em agosto	Luiz Gustavo Schmitt e Ludmilla de Lima	Não	O edital de licitação das linhas de ônibus, que inclui a implantação do bilhete único, será publicado na próxima terça-feira no Diário Oficial do Município. A informação é do prefeito Eduardo Paes, que disse ontem acreditar na conclusão do processo até o mês de agosto, quando o novo sistema de cobrança já deve entrar em funcionamento. A proposta da prefeitura é transformar o ônibus no meio de transporte mais barato da cidade: mesmo que embarque em dois coletivos, o passageiro pagará R\$2,40, em vez dos R\$4,70 desembolsados hoje.	Não	Não	Prefeitura, Secretaria Municipal de Transportes, assessoria de imprensa da Rio Ônibus, matérias antigas,	Não	Não	Não	Não	Não	Sim	Não	Sim	Não	Sim	Mais ou menos	Sim	Não

Data	Título	Crédito	Repórter especializado	Lead	Foco na Zona Sul	Foco Zona Oeste	Possíveis fontes	Investigações complexas	Uso de RAC	Especialista	Declaratória	Só fontes oficiais	Fontes oficiais e assessorias de imprensa	Também fontes extraoficiais	Contexto	Humanizada	Técnica	Positiva para o governo	Reativa	Domingo
20/05/2010	Licitação de linhas de ônibus pode emperrar	Nenhum	Não	A Justiça acolheu um pedido do Ministério Público estadual e determinou que seja feita a licitação das linhas de ônibus municipais. Porém, condicionou a deflagração do processo a um levantamento, a ser feito pela prefeitura, para apurar se as empresas que exploram o serviço têm direito a indenização. Se ficar comprovada a necessidade de ressarcimento, o município só poderá dar início à licitação após o pagamento da indenização. A Procuradoria Geral do Município informou que só vai se pronunciar sobre o caso após a publicação da decisão, que deverá acontecer na segunda-feira, quando está prevista também a divulgação do edital de licitação.	Não	Não	Tribunal de Justiça, Ministério Público, Procuradoria Geral do Município, matérias antigas	Não	Não	Não	Não	Não	Sim	Não	Mais ou m	Não	Não	Mais ou menos	Sim	Não
15/06/2010	Vencedores de licitação de ônibus vão operar também os BRTs	Selma Schmidt	Sim	O secretário municipal de Transportes, Alexandre Sansão, informou ontem que os três corredores expressos (Bus Rapid Transit, ou BRTs) serão operados pelas próprias empresas ou consórcios que vencerem a licitação para todas as linhas de ônibus do Rio, que será lançada hoje. Ou seja, não será aberta uma outra concorrência para a exploração dessas vias, como inicialmente previsto. Caberá à prefeitura implantar a infraestrutura da TransCarioca (ligando a Barra à Penha), da TransOeste (entre Barra e Guaratiba) e da TransOlimpica (entre Barra e Deodoro).	Não	Não	Secretaria municipal de Transportes, Tribunal de Justiça, procuradora do Ministério Público, matérias antigas, assessoria da Rio Ônibus	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Sim	Sim	Não	Não	Não	Sim	Não
16/06/2010	Meia volta nos ônibus	Selma Schmidt	Sim	A prefeitura desistiu de transferir às empresas de ônibus a tarefa de apresentar projetos visando a racionalização das linhas, objeto de críticas quando foi anunciada a licitação do sistema. De acordo com o edital de concorrência, lançado ontem, caberá à Secretaria municipal de Transportes formular o plano, que resultará na redução do número de ônibus nas regiões Sul e Norte, na Barra e em Jacarepaguá, bem como no aumento da frota na Zona Oeste. As propostas começarão a ser analisadas em 30 de julho. A expectativa do secretário de Transportes, Alexandre Sansão, é que, em agosto, sejam assinados os contratos e os concessionários comecem a operar. O Rio Ônibus — sindicato que representa as empresas de ônibus municipais — não se manifestou ontem.	Não	Não	Secretaria municipal de Transportes, prefeitura, assessoria de imprensa da Rio Ônibus, edital	Não	Não	Não	Não	Não	Sim	Não	Não	Não	Sim	Sim	Sim	Não

Data	Título	Crédito	Repórter especializado	Lead	Foco na Zona Sul	Foco Zona Oeste	Possíveis fontes	Investigações complexas	Uso de RAC	Especialista	Declaratória	Só fontes oficiais	Fontes oficiais e assessorias de imprensa	Também fontes extraoficiais	Contexto	Humanizada	Técnica	Positiva para o governo	Reativa	Domingo	
19/07/2010	Zona Oeste é apontada por usuários como a pior empresa de ônibus do Rio	Nenhum	Não	A empresa de ônibus Zona Oeste foi apontada como a pior no ranking feito a partir de queixas de usuários à Ouvidoria da Secretaria Municipal de Transportes (SMTR), com 31 pontos. Em seguida, vêm Madureira Candelária (com 30,64 pontos), Transurb (25,45 pontos), Breda Rio (23 pontos) e Vila Isabel (20,41 pontos). O levantamento abrange os meses de abril, maio e junho. As principais reclamações dos passageiros são o não atendimento do sinal de parada para embarque e desembarque, atitudes inconvenientes por parte dos funcionários das empresas, e o não cumprimento de determinações pela autoridade competente. A pesquisa aponta 13 empresas acima da linha de tolerância.	Não	Não	Secretaria Municipal de Transportes	Não	Não	Não	Não	Não	Sim	Não	Não	Mais ou m	Não	Sim	Neutra	Sim	Não
19/07/2010	Licitação de Ônibus do Rio atrai empresas do exterior	Luiz Ernesto Magalhães	Sim	A licitação para a concessão das linhas ônibus do Rio, marcada para a próxima semana pela Secretaria municipal de Transportes, deverá ter a participação de grupos privados internacionais da França e da Argentina. A hipótese ganhou força nesta segunda-feira com a divulgação no Diário Oficial do município da lista de empresas e consórcios que, a partir desta terça, participarão de uma espécie de seminário organizado pela prefeitura em que serão apresentados oficialmente os quatro lotes oferecidos em concessão.	Não	Não	Diário Oficial, Secretaria municipal de Transportes, internet	Não	Sim	Não	Não	Não	Não	Sim	Mais ou m	Não	Sim	Neutra	Não	Não	
23/07/2010	Após licitação, ônibus do Rio poderão ficar praticamente isentos de ISS	Luiz Ernesto Magalhães	Sim	A oito dias da data marcada pela Secretaria municipal de Transportes para licitar a concessão dos ônibus do Rio, o prefeito Eduardo Paes encaminhou, nesta sexta-feira, à Câmara de Vereadores um projeto de lei que torna simbólica a cobrança de Imposto Sobre Serviços (ISS) do novo sistema. O ISS será reduzido de 2% para 0,01% da arrecadação pelo transporte de passageiros, implicando uma renúncia fiscal de R\$ 33 milhões por ano. A mensagem, em pleno recesso do Legislativo, surpreendeu os vereadores. Segundo a oposição, Paes, embora negue, com a renúncia fiscal vai subsidiar a tarifa e forçar o Legislativo a discutir a proposta diante de um fato consumado: o recesso só termina em agosto, após a licitação ter sido realizada.	Não	Não	Câmara dos vereadores, vereadores, secretaria municipal de transportes, legislação, prefeitura, edital	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Sim	Sim	Não	Sim	Não	Sim	Não	

Data	Título	Crédito	Repórter especializado	Lead	Foco na Zona Sul	Foco Zona Oeste	Possíveis fontes	Investigações complexas	Uso de RAC	Especialista	Declaratória	Só fontes oficiais	Fontes oficiais e assessorias de imprensa	Também fontes extraoficiais	Contexto	Humanizada	Técnica	Positiva para o governo	Reativa	Domingo
28/07/2010	Mais mudanças no edital de licitação de ônibus no Rio	Luiz Ernesto Magalhães	Sim	A prefeitura decidiu, a princípio, não arcar mais com as gratuidades dos estudantes da rede pública quando as novas linhas de ônibus do Rio começarem a operar. A decisão foi informada, nesta quinta-feira, no Diário Oficial do Município apenas 48 horas antes do fim do prazo para a entrega das propostas da licitação, o que acontecerá amanhã.	Não	Não	Diário Oficial, Secretaria Municipal de Transportes, matérias antigas	Não	Não	Não	Não	Sim	Não	Não	Sim	Não	Não	Neutra	Sim	Não
29/07/2010	Paes diz que Prefeitura não desistiu de subsidiar gratuidade dos ônibus	Luiz Ernesto Magalhães	Sim	Apesar das informações publicadas no Diário Oficial do Município desta quarta-feira sobre a licitação dos ônibus municipais, o prefeito Eduardo Paes negou que a prefeitura tenha desistido de subsidiar as gratuidades nas novas linhas que serão licitadas na sexta. Segundo o prefeito, a retirada do artigo atendeu apenas a exigências do Tribunal de Contas do Município.	Não	Não	Prefeitura, Diário Oficial, matérias antigas, Secretaria Municipal de Transportes	Não	Não	Não	Não	Sim	Não	Não	Sim	Não	Não	Não	Sim	Não
29/07/2010	Vereadores vão ao MP contra lei que reduz o ISS das empresas de ônibus	Rafael D'Ángelo	Não	A cobrança simbólica de 0,01% de ISS para as empresas de ônibus do Rio pode terminar na Justiça. Os vereadores Eliomar Coelho (PSOL), Paulo Pinheiro (PPS), Reimont (PT) e Clarissa Garotinho (PR) entraram, quarta-feira, com uma representação no Ministério Público (MP) questionando a constitucionalidade da lei, aprovada na semana passada. O documento foi entregue ao promotor Horácio Fonseca, assessor do procurador-geral Cláudio Lopes. Segundo os vereadores, a lei fere a Constituição Federal.	Não	Não	Ministério Público, vereadores, prefeitura	Não	Não	Não	Sim	Não	Não	Sim	Não	Não	Não	Não	Sim	Não
30/07/2010	Ônibus: licitação hoje terá seis concorrentes	Luiz Ernesto Magalhães	Sim	A licitação das novas linhas de ônibus, marcada para hoje pela Secretaria municipal de Transportes, terá a participação de quatro consórcios e de duas empresas. A informação foi divulgada ontem pela prefeitura, com base em um pré-credenciamento concluído na última terça-feira, prazo para as interessadas depositarem uma caução para disputar os lotes. As empresas são Vila Galvão Ltda., baseada em Guarulhos (SP), e Via Sul, enquanto os grupos são o Consórcio Intersul de Transportes, Santa Cruz Transportes, Internorte e Transcarioca de Transportes.	Não	Não	prefeitura, fontes, assessoria de imprensa da Rio Ônibus	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Sim	Sim	Não	Não	Neutra	Sim	Não

Data	Título	Crédito	Repórter especializado	Lead	Foco na Zona Sul	Foco Zona Oeste	Possíveis fontes	Investigações complexas	Uso de RAC	Especialista	Declaratória	Só fontes oficiais	Fontes oficiais e assessorias de imprensa	Também fontes extraoficiais	Contexto	Humanizada	Técnica	Positiva para o governo	Reativa	Domingo
31/07/2010	Consórcios de olho na Zona Sul	Luiz Ernesto Magalhães	Sim	O lote 2, que reúne os bairros da Zona Sul e Tijuca, foi o que atraiu mais concorrentes na licitação para a concessão das novas linhas de ônibus e implantação do bilhete único até o fim do ano, iniciada ontem. Três consórcios, sendo dois liderados por empresas de São Paulo, apresentaram propostas para operar na região: Intersul (liderado pela Real do Rio), SP RIO (liderado pela Vila Galvão) e Via Sul-Metropolitana (comandada pela Via-Sul).	Sim	Não	internet, Fetranpor, matéria antigas, Grupo Niff	Não	Sim	Não	Não	Não	Não	Sim	Não	Sim	Neutra	Não	Sim	
1/08/2010	Licitação deixa de fora 7 empresas de ônibus	Luiz Ernesto Magalhães	Sim	As sete empresas cariocas que não participaram da licitação da prefeitura iniciada sexta-feira para reorganizar o transporte por ônibus têm permissão para operar 149 linhas e serviços, ou 16% dos cerca de 900 roteiros existentes na cidade. Destas, quatro empresas (Zona Oeste, Auto-Diesel, Breda e Amigos Unidos) frequentaram pelo menos um dos cinco rankings das piores prestadoras de serviços elaborados a partir de reclamações dos usuários. A lista de participantes do Rio foi obtida pelo GLOBO e cruzada com dados do site da Rio Ônibus e da Secretaria de Transportes.	Não	Não	fonte, Rio Ônibus, Secretaria municipal de Transportes, empresário	Não	Sim	Não	Não	Não	Não	Sim	Sim	Não	Não	Neutra	Não	Sim
25/08/2010	Ônibus: cariocas em 1º na licitação	Luiz Ernesto Magalhães	Sim	Os quatro consórcios formados por 40 empresas de ônibus que já operam o serviço no Rio são os virtuais vencedores da licitação feita pela prefeitura para escolher os grupos que vão operar o sistema pelos próximos 20 anos e implantar o bilhete único. O resultado final só deverá ser divulgado pela Secretaria municipal de Transportes no início de setembro, porque o processo de seleção ainda não terminou: falta analisar documentos que comprovem que as empresas estão juridicamente aptas para prestar o serviço. Mas, com a divulgação ontem das tarifas propostas para o serviço, os grupos cariocas consolidaram a vantagem que já tinham sobre as empresas paulistas (consórcios SP Rio e Via Sul) no julgamento da parte técnica da licitação (onde se comprometem com prazos para a melhoria dos serviços).	Não	Não	Secretaria municipal de Transportes, internet, empresário	Não	Sim	Não	Não	Não	Não	Sim	Não	Não	Sim	Neutra	Sim	Não

Data	Título	Crédito	Repórter especializado	Lead	Foco na Zona Sul	Foco Zona Oeste	Possíveis fontes	Investigações complexas	Uso de RAC	Especialista	Declaratória	Só fontes oficiais	Fontes oficiais e assessorias de imprensa	Também fontes extraoficiais	Contexto	Humanizada	Técnica	Positiva para o governo	Reativa	Domingo
2/09/2010	Mais do mesmo nas ruas	Luiz Ernesto Magalhães	Sim	As empresas de ônibus que já operam o sistema no Rio há décadas sem licitação — e que têm sido alvo de críticas devido à qualidade do serviço prestado — garantiram mais 20 anos de exclusividade. Os quatro consórcios formados por 40 das 47 empresas filiadas ao Sindicato das Empresas do município (Rio Ônibus) foram declarados vencedores, ontem, da primeira concorrência realizada pela prefeitura para reorganizar o sistema e que prevê também a implantação do bilhete único (com tarifa de R\$2,40) até o fim do ano. A expectativa era que o resultado final fosse divulgado apenas na semana que vem. No entanto, os dois consórcios paulistas que disputaram a licitação, e que pelas notas obtidas não tinham mais chances de reverter a situação, abriram mão de recursos, fazendo o anúncio ser antecipado.	Sim	Não	Secretaria municipal de Transportes, prefeitura, matérias antigas, Rio Ônibus, Câmara dos Vereadores	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Sim	Sim	Não	Não	Não	Sim	Não
02/09/2010	Avenida Nossa Senhora de Copacabana e Barata Ribeiro terão faixa exclusiva para ônibus em janeiro	Luiz Ernesto Magalhães	Sim	O secretário municipal de Transportes, Alexandre Sansão, adiantou, nesta quarta-feira, que a Avenida Nossa Senhora de Copacabana e a Rua Barata Ribeiro ganharão faixas exclusivas para os ônibus a partir de janeiro, monitoradas eletronicamente para impedir a invasão por carros particulares. Segundo ele, isso permitirá aumentar a velocidade dos veículos e reduzir a frota em circulação. O modelo é parecido com o corredor criado recentemente na Alameda São Boaventura, em Niterói. A ideia é fazer o mesmo em Campo Grande, nas avenidas Cesário de Melo e Santa Cruz.	Sim	Não	Secretaria municipal de Transportes, matérias antigas	Não	Não	Não	Não	Sim	Não	Mais ou m	Não	Sim	Sim	Sim	Sim	Não

Data	Título	Crédito	Repórter especializado	Lead	Foco na Zona Sul	Foco Zona Oeste	Possíveis fontes	Investigações complexas	Uso de RAC	Especialista	Declaratória	Só fontes oficiais	Fontes oficiais e assessorias de imprensa	Também fontes extraoficiais	Contexto	Humanizada	Técnica	Positiva para o governo	Reativa	Domingo
9/09/2010	Bilhete Único Carioca começa em 30 de outubro	Selma Schmidt	Sim	Já tem data o início da implantação do Bilhete Único Carioca (o BU municipal). A partir de 30 de outubro, os passageiros que se cadastrarem no sistema poderão pegar, em até duas horas, dois ônibus municipais, pagando R\$2,40. Quem usar um coletivo apenas desembolsará o mesmo valor, porque a tarifa única (R\$2,35) deixará de existir. O novo cartão entra em vigor antes do prazo previsto pelo edital de concorrência de permissão das cerca de 900 linhas da cidade, de 60 dias após a assinatura dos contratos com os quatro consórcios vencedores da licitação, previsto para o próximo dia 17. Os consórcios Internorte, Intersul, Transcarioca e Santa Cruz assumem a operação do transporte de passageiros por ônibus na cidade no mesmo dia em que o BU começa a valer.	Sim	Não	Secretaria municipal de Transportes, Rio Ônibus	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Sim	Não	Não	Não	Sim	Sim	Não
10/09/2010	Transporte: integração já tem data	Selma Schmidt	Sim	No dia 30 de novembro, um mês depois de o Bilhete Único Carioca (R\$2,40 por duas horas) ser implantado nos ônibus municipais do Rio, terá início a integração dos coletivos da cidade com o metrô, os trens e as barcas. A informação é do presidente do Rio Ônibus (sindicato que reúne as empresas da capital), Lélis Teixeira. Até lá, serão feitos os acertos entre o governo do estado e a prefeitura, para estipular os preços das tarifas de integração.	Não		Rio Ônibus, RioCard, matérias antigas	Não	Não		Sim	Não	Não	Sim	Mais ou m	Não	Não	Sim		
18/09/2010	Linhas municipais terão ônibus padronizados	Isabel de Araujo	Não	O festival de cores, algumas em combinações duvidosas, e a poluição visual provocada pela falta de padronização dos ônibus da cidade deverão chegar ao fim no prazo de um ano. A prefeitura assinou ontem o contrato com os quatro consórcios vencedores da licitação para operar, pelos próximos 20 anos, as linhas municipais, e uma das regras é a nova identidade visual dos 8,5 mil veículos: eles serão todos brancos, com apenas alguns detalhes em outra cor, para identificar a região onde o coletivo circulará. Assim, verde identificará as linhas da concessionária Santa Cruz (Zona Oeste); laranja, as da Internorte (Zona Norte); amarelo, as da Transcarioca (Jacarepaguá, Barra da Tijuca e Recreio); e azul, as da Intersul (Zona Sul e Grande Tijuca).	Não	Não	Prefeitura, Rio Ônibus	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Sim	Sim	Não

Data	Título	Crédito	Repórter especializado	Lead	Foco na Zona Sul	Foco Zona Oeste	Possíveis fontes	Investigações complexas	Uso de RAC	Especialista	Declaratória	Só fontes oficiais	Fontes oficiais e assessorias de imprensa	Também fontes extraoficiais	Contexto	Humanizada	Técnica	Positiva para o governo	Reativa	Domingo	
21/09/2010	Menos 10% de ônibus nas ruas	Luiz Ernesto Magalhães	Sim	A implantação do bilhete único nas linhas municipais de ônibus do Rio (R\$2,40, podendo o passageiro pegar dois coletivos em até duas horas), a partir do dia 30 de outubro, será o primeiro passo para a prefeitura adotar, com os quatro consórcios que venceram a licitação do setor, um plano de racionalização que pode levar à redução de cerca de 10% da frota em circulação até o fim de 2012. Na prática, seriam 800 ônibus a menos em circulação nas ruas, mesmo com reforços prometidos na frota da Zona Oeste.	Sim	Sim	Secretaria municipal de Transportes, Rio Ônibus, matérias antigas	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Sim	Não	Não	Sim	Sim	Sim	Não	
28/09/2010	Prefeitura promete melhoria com novo sistema de ônibus	Nenhum	Não	A licitação dos ônibus é apontada pela Secretaria municipal de Transportes como um marco da melhoria da mobilidade no Rio. O transporte público passa a ser operado por apenas quatro consórcios, cada um responsável por uma região. Sem a disputa das empresas por passageiros, a expectativa é que as linhas (hoje são 453) sejam racionalizadas, possibilitando redução do número de ônibus em regiões saturadas, como a Zona Sul, e o aumento da oferta em áreas mal atendidas, como a Zona Oeste. Com isso, estima-se que seja possível reduzir a frota em pelo menos 10% (atualmente são oito mil ônibus).	Não	Não	Secretaria municipal de Transportes, especialistas, Rio Ônibus	Não	Não	Sim	Sim	Não	Não	Sim	Não	Não	Não	Sim	Sim	Sim	Não
13/10/2010	No Rio, apenas um ônibus entre 20 recebe nota máxima em teste de segurança	Selma Schmidt	Sim	Enquanto para os donos de carros crescem as exigências de segurança - como as recentes normas para o transporte de crianças em cadeirinhas -, a proteção aos passageiros deixa a desejar no caso dos ônibus municipais e intermunicipais do Rio. Num teste feito com 20 ônibus, a pedido do GLOBO, pelo engenheiro mecânico e de segurança Jacques Sheriqui, diretor do Clube de Engenharia, só um deles foi considerado cem por cento apto a circular. Apesar de a informação estar escrita na carroceria, o sistema que impede a circulação com as portas abertas foi reprovado em dez dos 11 coletivos que puderam ser testados nesse quesito - já que havia necessidade de colaboração do motorista. Os outros veículos apresentaram diversos tipos de problemas, de falta de espelho retrovisor a pneus carecas.	Não	Não	Especialista, Corpo de Bombeiros, Rio Ônibus, observação, Fetranpor	Não	Não	Sim	Não	Não	Não	Sim	Sim	Não	Não	Não	Não	Não	Não

Data	Título	Crédito	Repórter especializado	Lead	Foco na Zona Sul	Foco Zona Oeste	Possíveis fontes	Investigações complexas	Uso de RAC	Especialista	Declaratória	Só fontes oficiais	Fontes oficiais e assessorias de imprensa	Também fontes extraoficiais	Contexto	Humanizada	Técnica	Positiva para o governo	Reativa	Domingo
22/10/2010	Ônibus mudam no dia 30	Selma Schmidt	Sim	A Secretaria municipal de Transportes confirmou ontem que os quatro consórcios de empresas, vencedores de licitação promovida pela prefeitura, passarão a operar as linhas de ônibus da capital no próximo dia 30. O Bilhete Único Carioca (BUC), no entanto, só começará a valer no dia 6 de novembro. O prefeito Eduardo Paes decidiu adiar a implantação do BUC para o primeiro sábado após o segundo turno das eleições, a fim de não criar confusão e não atrapalhar o processo eleitoral.	Não	Não	Secretaria municipal de Transportes, matérias antigas, assessoria de imprensa da Rio Ônibus	Não	Não	Não	Não	Não	Sim	Não	Não	Não	Sim	Neutra	Sim	Não
23/10/2010	Consórcios podem suprimir linhas na cidade	Nenhum	Não	A estreia dos quatro consórcios que venceram a licitação da prefeitura para a operação dos ônibus municipais (Intersul, Internorte, Transcarioca e Santa Cruz), no próximo dia 30, pode dar início ao processo de reordenamento do sistema. A assessoria do Rio Ônibus (sindicato que reúne as empresas de ônibus da capital) informou que os empresários estão estudando uma proposta de supressão de algumas linhas e serviços (variações da mesma linha), que fazem trajetos sobrepostos a outros. O estudo será apresentado na semana que vem ao secretário municipal de Transportes, Alexandre Sansão a quem cabe tomar a decisão. A Rio Ônibus garantiu que a retirada imediata de alguns veículos de circulação, se aprovada, não prejudicará os passageiros.	Não	Não	Assessoria de imprensa da Rio Ônibus, Secretaria municipal de Transportes	Não	Não	Não	Não	Não	Sim	Não	Não	Não	Sim	Neutra	Sim	Não
26/10/2010	Padronização visual da frota de ônibus levará um ano	Luiz Ernesto Magalhães	Sim	A prefeitura decidiu adiar para o próximo dia 6 de novembro a entrada em circulação dos primeiros ônibus com as cores dos consórcios que venceram a licitação organizada pela Secretaria municipal de Transportes para reorganizar o sistema e implantar o bilhete único. Inicialmente, a previsão era que isso acontecesse a partir da próxima semana.	Não	Não	prefeitura, fontes	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Sim	Não	Não	Não	Neutra	Sim	Não

Data	Título	Crédito	Repórter especializado	Lead	Foco na Zona Sul	Foco Zona Oeste	Possíveis fontes	Investigações complexas	Uso de RAC	Especialista	Declaratória	Só fontes oficiais	Fontes oficiais e assessorias de imprensa	Também fontes extraoficiais	Contexto	Humanizada	Técnica	Positiva para o governo	Reativa	Domingo
30/10/2010	Novas cores para o verão	Nenhum	Não	Por enquanto é apenas uma "andorinha", brinca o vice-presidente do Rio Ônibus, Otacílio Monteiro, ao se referir ao primeiro coletivo, da linha 232 (Lins-Praça Quinze), que começou a circular ontem com a nova pintura externa, fixada pela prefeitura para os consórcios que vão operar o sistema de ônibus do Rio. O início da operação dos quatro consórcios (Intersul, Internorte, Transcarioca e Santa Cruz), que deveria acontecer hoje, foi adiado para 6 de novembro, quando cerca de 200 ônibus estarão de cara nova.	Não	Não	Rio Ônibus	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Sim	Não	Não	Não	Neutra	Sim	Não
4/11/2010	Empresas de ônibus do Rio usaram artifício para driblar licitação	Luiz Ernesto Magalhães	Sim	Proprietários de empresas de ônibus que enfrentavam dificuldades para comprovar que estavam em dia com impostos - inclusive com a própria prefeitura - encontraram uma brecha jurídica para disputar e vencer a licitação organizada pelo município para reorganizar o sistema e implantar o bilhete único a partir de amanhã. A solução para permanecer no mercado foi se associar, nos consórcios criados para disputar a concorrência, a empresas que ainda não operavam linhas na cidade, mas eram saudáveis financeiramente. A manobra foi descoberta pelo GLOBO ao analisar os documentos entregues à Comissão de Licitação da Secretaria municipal de Transportes e comparar com informações fornecidas pelas empresas e pelo sindicato delas, o Rio-Ônibus.	Não	Não	Documentos, fonte, Secretaria municipal de Transportes, internet, Rio Ônibus	Sim	Sim	Não	Não	Não	Não	Sim	Sim	Sim	Não	Não	Não	Não
5/11/2010	Ônibus: 60% das empresas que participaram de licitação da prefeitura do Rio têm dívidas	Luiz Ernesto Magalhães	Sim	Pelo menos 60% das empresas que integram consórcios vencedores da licitação dos ônibus organizada pela Secretaria municipal de Transporte acumulam dívidas tributárias com União, estado ou município. Mas as empresas conseguiram disputar a concorrência e garantiram o direito de começar a operar o bilhete único a partir de sábado porque parcelaram as dívidas, adequando-se à Lei das Licitações (8666/03), ao contrário de outros grupos que ficaram de fora	Não	Não	documentos, legislação, Rio Ônibus, estudos, especialista	Sim	Não	Sim	Não	Não	Não	Sim	Sim	Não	Sim	Não	Não	Não

Data	Título	Crédito	Repórter especializado	Lead	Foco na Zona Sul	Foco Zona Oeste	Possíveis fontes	Investigações complexas	Uso de RAC	Especialista	Declaratória	Só fontes oficiais	Fontes oficiais e assessorias de imprensa	Também fontes extraoficiais	Contexto	Humanizada	Técnica	Positiva para o governo	Reativa	Domingo	
5/11/2010	Mudança que não é passageira	Selma Schmidt	Sim	Mais de 1,6 milhão de pessoas já cadastradas poderão embarcar em dois ônibus municipais pagando R\$2,40 num prazo de duas horas entre duas roletas, a partir de amanhã, quando começa a valer o Bilhete Único Carioca (BUC). A mudança entra em vigor no mesmo dia em que os quatro consórcios vencedores da primeira grande licitação promovida pela prefeitura (Intersul, Internorte, Transcarioca e Santa Cruz) passam a operar o sistema de ônibus do Rio. Na estreia, 96 coletivos circularão com o novo padrão visual definido pela Secretaria de Transportes. De acordo com o Rio Ônibus (sindicato que reúne as empresas do setor), outros 104 coletivos, que estão sendo pintados ou aguardando emplacamento, estarão nas ruas nos próximos dias.	Não		Assessoria de imprensa da Rio Ônibus, Rio Card, prefeitura, Secretaria municipal de Transportes	Não	Não			Não	Não	Sim	Não	Não	Não	Sim	Sim		
5/11/2010	Regras do edital foram motivo de reclamações	Luiz Ernesto Magalhães	Sim	A licitação organizada pela prefeitura chegou a atrair o interesse de empresas estrangeiras, que, no entanto, desistiram de participar da disputa. Quatro concorrentes chegaram a entrar com recursos pedindo que o edital fosse anulado, alegando que os prazos estipulados para a implantação do bilhete único favoreciam as empresas cariocas, que já operavam o sistema, como mostram documentos analisados ontem pelo GLOBO.	Não	Não	Matérias antigas, empresas, fontes	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Sim	Sim	Não	Sim	Não	Não	Não	Não
6/11/2010	Big Brother nos ônibus	Selma Schmidt	Sim	As bandalhas no trânsito continuam, mas boa parte da frota de ônibus municipais, que a partir de hoje começa a ser operada por quatro consórcios (Intersul, Internorte, Transcarioca e Santa Cruz), instalou sistemas no melhor estilo "Big Brother". Segundo levantamento do Rio Ônibus (sindicato que reúne as empresas do setor), do total de 8.962 veículos, 38% contam com GPS (3.369) e 74% com câmeras (6.608). No caso do Intersul (Zona Sul e Grande Tijuca), mais da metade tem GPS (55,76%). O Internorte (Zona Norte) é o que reúne o maior percentual de coletivos com câmeras, seguido de perto pelo Transcarioca (Jacarepaguá, Barra e Recreio): ambos têm quase 80% dos ônibus com o equipamento.	Não	Não	Rio Ônibus, prefeitura, Fetranspor, empresa	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Sim	Sim	Não	Não	Sim	Sim	Sim	Não

Data	Título	Crédito	Repórter especializado	Lead	Foco na Zona Sul	Foco Zona Oeste	Possíveis fontes	Investigações complexas	Uso de RAC	Especialista	Declaratória	Só fontes oficiais	Fontes oficiais e assessorias de imprensa	Também fontes extraoficiais	Contexto	Humanizada	Técnica	Positiva para o governo	Reativa	Domingo	
7/11/2010	Bilhete Único Carioca começa a valer	Nenhum	Não	O Bilhete Único Carioca (BUC) começou a ser utilizado ontem e o prefeito Eduardo Paes testou a novidade logo pela manhã. Às 7h45m, ele embarcou em um ônibus da linha 234 (Rodoviária-Barra) no Alto da Boavista. No caminho, passageiros que entravam no veículo se espantavam ao encontrar o prefeito, que desempenhou o papel de garoto-propaganda do BUC. Ele fez questão de explicar para todos o funcionamento do cartão, que permite a realização de duas viagens de ônibus em um intervalo de duas horas por R\$2,40.	Não	Não	Prefeitura	Não	Não	Não	Não	Não	Sim	Não	Não	Não	Não	Não	Sim	Sim	Sim
8/11/2010	Ministério Público vai investigar contratos da prefeitura com empresas de ônibus	Luiz Ernesto Magalhães	Sim	A promotora Ana Carolina Moraes Coelho assistente da Coodenadoria de Combate à Sonegação Fiscal do Ministério Público do Rio decidiu instaurar inquérito para investigar a licitação organizada pela Secretaria municipal de Transportes para a concessão por 20 anos das linhas de ônibus do Rio de Janeiro. A decisão foi tomada após a publicação na semana passada de duas reportagens de O GLOBO mostrando que empresas que tinham dificuldades fiscais para participar da licitação deram lugar a outras companhias de ônibus que têm pessoas em comum na administração.	Não	Não	Promotora do Ministério Público, matérias antigas,	Não	Não	Não	Não	Não	Sim	Não	Sim	Não	Não	Não	Não	Sim	Não
8/11/2010	Rio tem seu primeiro dia útil de bilhete único	Nenhum	Não	Hoje é o primeiro dia útil de funcionamento do Bilhete Único Carioca (BUC). O benefício, que só vale para linhas municipais do Rio, começou a operar no sábado. A partir de hoje, a previsão da Rio Ônibus é que 350 mil pessoas sejam beneficiadas com o serviço.	Não		Calendário	Não	Não			Sim	Não	Não	Não	Não	Não	Neutra			
9/11/2010	Ônibus: bilhete único já é motivo de queixas	Nenhum	Não	O primeiro dia útil de funcionamento do Bilhete Único Carioca (BUC) e de operação dos quatro consórcios de ônibus (Internorte, Intersul, Santa Cruz e Transcarioca), vencedores da licitação feita pela prefeitura, foi marcado ontem por falta de informação e preocupação dos passageiros. Na Zona Oeste, muitas pessoas não sabiam como usar o sistema e não tinham com quem tirar dúvidas. Além disso, os cariocas ainda não sabem ao certo se o BUC será uma alternativa válida, por causa do limite de tempo de utilização entre as duas viagens — duas horas entre as roletas — e os enormes congestionamentos da cidade.	Não	Não	Observação, personagens, Secretaria municipal de Transportes, Rio Ônibus, RioCard, Ministério Público	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Sim	Sim	Sim	Não	Não	Sim	Não	Não

Data	Título	Crédito	Repórter especializado	Lead	Foco na Zona Sul	Foco Zona Oeste	Possíveis fontes	Investigações complexas	Uso de RAC	Especialista	Declaratória	Só fontes oficiais	Fontes oficiais e assessorias de imprensa	Também fontes extraoficiais	Contexto	Humanizada	Técnica	Positiva para o governo	Reativa	Domingo
10/11/2010	Bilhete único esbarra no trânsito caótico	Ana Carolina Torres e Ruben Berta	Não	Pelo segundo dia útil consecutivo, mesmo tendo o Bilhete Único Carioca (BUC) e podendo pagar menos pela passagem, usuários ainda preferiram ontem meios de transporte mais caros que o ônibus — como metrô e trem — para driblar o trânsito e chegar mais rapidamente ao trabalho. Moradora de Madureira, a supervisora Lisandra Alvarenga, de 40 anos, pegou o metrô até o Centro e, de lá, um ônibus para a Zona Sul:	Não	Sim	Observação, personagens, Secretaria municipal de Transportes, Rio Ônibus, RioCard	Não	Não	Não	Não	Não	Não	Sim	Sim	Sim	Não	Não	Não	Não
23/11/2010	Bilhete Único Carioca tem 52 mil viagens a mais do que há 3 semanas	Ruben Berta	Não	Três semanas após o início de seu funcionamento, o Bilhete Único Carioca (BUC) registra um aumento de mais de 50 mil viagens por dia. De acordo com dados da Rio Ônibus — entidade que reúne as empresas —, na segunda-feira, dia 8 de novembro, primeiro dia útil do sistema, foram registradas 320,8 mil viagens. Na última sexta-feira, foram 373,1 mil. Em relação ao total de utilizações do Rio Card, a porcentagem do BUC passou de 18,6% para 21%.	Não	Sim	Rio Ônibus, matérias antigas	Não	Não	Não	Não	Não	Sim	Não	Sim	Não	Não	Neutra	Sim	Não
05/08/2010	Cariocas questionam paulistas em licitação de ônibus	Luiz Ernesto Magalhães	Sim	Representantes de três dos quatro consórcios que reúnem empresas de ônibus do Rio na licitação organizada pela prefeitura para concessão do transporte público decidiram questionar a participação dos paulistas no processo. A Comissão de Licitação da secretaria municipal de Transportes recebeu recursos contra os consórcios Via Sul-Metropolitana (liderada pela Via Sul) e SP Rio (liderada pela Vila Galvão). Os concorrentes cariocas pedem a desclassificação dos paulistas alegando que elas entregaram a documentação incompleta, deixando assim, de atender exigências que estavam previstas no edital.	Não	Não	Secretaria municipal de Transportes, consórcios, Fetranspor, especialista	Não	Não	Sim	Não	Não	Não	Sim	Sim	Não	Não	Neutra	Não	Não

Data	Título	Crédito	Repórter especializado	Lead	Foco na Zona Sul	Foco Zona Oeste	Possíveis fontes	Investigações complexas	Uso de RAC	Especialista	Declaratória	Só fontes oficiais	Fontes oficiais e assessorias de imprensa	Também fontes extraoficiais	Contexto	Humanizada	Técnica	Positiva para o governo	Reativa	Domingo
23/11/2010	Paes diz que Bilhete Único já é um avanço, mas sistema de ônibus ainda precisa melhorar	Isabela Bastos	Não	Na terceira semana da implantação do Bilhete Único municipal e do início da operação dos quatro novos concessionários de transporte rodoviário urbano do Rio, o prefeito Eduardo Paes disse, na manhã desta terça-feira, em entrevista à Rádio CBN, que o sistema de ônibus do Rio já obteve avanços, mas ainda precisa melhorar. Questionado sobre a participação de antigas empresas da cidade nos quatro consórcios que ganharam a concorrência para operar por 20 anos, Paes defendeu a licitação, dizendo que agora os empresários tem contratos e regras a cumprir.	Não	Não	Outro veículo	Não	Não	Não	Sim	Sim	Não	Não	Não	Não	Não	Neutra	Sim	Não

Antes de analisarmos os resultados obtidos na tabela acima, é necessário ir além dos critérios próprios deste trabalho, e enxergar o assunto da licitação das linhas de ônibus sob a ótica dos vários critérios de valoração da notícia relativos ao conteúdo, explanados por Wolf, para obter uma dimensão da importância da cobertura em questão:

1. Grau e nível hierárquico dos indivíduos envolvidos

Os indivíduos envolvidos no processo licitatório são as autoridades da administração municipal e os donos de empresas de ônibus, que há 50 anos são vistos pela população carioca como formadores de uma “máfia”. Tanto Paulo Motta como Luiz Ernesto Magalhães consideram que há algo de ilegal na organização do grupo de empresas. Magalhães sugere que há um cartel; Motta, uma máfia. Contudo, não houve investigações profundas para comprovar essa suspeição de ambos os jornalistas. Portanto, pode-se considerar que o evento das licitações encaixa-se neste critério.

2. Impacto sobre o interesse nacional – no caso do Rio de Janeiro

Como foi explicitado nos capítulos anteriores, o trânsito da cidade, já comparado ao de São Paulo, custa por ano R\$ 12 bilhões, ou 10% do PIB da cidade. A frota de ônibus da Região Metropolitana é de 16.772 veículos, distribuídos em 1.289 linhas. Na cidade, abarrotam o trânsito, de acordo com dados de 2009, 6,2 milhões de veículos, sendo 79% carros de passeio – um para cada 2,75 cariocas¹. A amenização desse excesso de veículos, como foi visto no capítulo anterior, passa obrigatoriamente pela racionalização do transporte público.

3. Quantidade de pessoas envolvidas no acontecimento

No capítulo anterior, viu-se que pelo menos 71% da população carioca são dependentes das linhas de ônibus para se deslocar pela cidade, portanto, neste quesito, o evento também é extremamente relevante.

4. Relevância e significado do acontecimento quanto à evolução futura de uma determinada situação

A situação com que o problema das linhas de ônibus se relaciona mais diretamente é a realização das Olimpíadas, já que os projetos apresentados pela prefeitura na área de transportes foram um fato decisivo para a escolha do Rio como cidade-sede dos jogos

¹ Informações disponíveis na matéria “A longa jornada entre a casa e o trabalho”, feita com base no trabalho da ONG Rio Como Vamos, que é apoiada pelo jornal *O Globo*, publicada pelo mesmo veículo no dia 9 de setembro de 2010.

olímpicos em 2016. Então, pode-se considerar que há relevância da notícia de acordo com este critério.

Ao analisar o valor notícia da cobertura, é possível afirmar que ela é extremamente importante para a população carioca e, portanto, para *O Globo*. É preciso apenas destacar que, por ser um jornal dedicado às classes com maior poder aquisitivo, que em sua maioria têm carros, talvez a cobertura de transporte público fique no segundo plano. Afinal, “o interesse da história está estreitamente ligado às imagens que os jornalistas têm do público” (WOLF, 1999: 90). Ao analisar 47 das matérias publicadas pelo jornal *O Globo* sobre as licitações, percebe-se que 13% (seis reportagens) delas priorizam os acontecimentos na Zona Sul, onde o veículo sabe que está a maioria de seus leitores. Por outro lado, 6% (três reportagens) mostram com destaque o lado da Zona Oeste (não a Barra da Tijuca) que, como foi explicitado no último capítulo, é a região da cidade que mais sofre com a ineficiência do transporte público.

Contudo, de acordo com Motta, a redação não apostou tanto no assunto porque não se acreditava que a licitação teria sucesso, já que haviam ocorrido outras que não obtiveram resultados. De fato, em 2008 o então prefeito César Maia ensaiara licitar as linhas de ônibus. Além disso, as licitações foram viciadas – e *O Globo* publicou matérias sobre o assunto – de forma que os velhos detentores do direito de operar ônibus municipais conseguiram institucionalizar seu poder, pois venceram as licitações.

Houve duas matérias investigativas – na sua forma original – sobre as irregularidades nas licitações, ambas publicadas por Magalhães. A primeira, intitulada “Empresas de ônibus do Rio usaram artifício para driblar licitação” foi publicada no dia 4 de novembro de 2010 (ANEXO 2), e a segunda, sob o título “Ônibus: 60% das empresas que participaram de licitação da prefeitura do Rio têm dívidas” (ANEXO 3), na edição seguinte. De acordo com Magalhães, as reportagens surgiram da dica de uma fonte e lhe tomaram dois dias intensos de leituras de documentos de até três mil páginas. “Em dois dias, li toda a documentação entregue na licitação”, conta o repórter. “Fiz tudo sozinho. Levei um laptop para a Secretaria de Transportes e fui lendo por amostragem”. A reportagem rendeu uma investigação do Ministério Público que ainda não foi concluída.

A matéria foi mais um indício de que a suspeita de Luiz Ernesto Magalhães tem fundamento. Ele conta que uma investigação mais profunda da suspeita de que há um cartel formado pelas empresas de ônibus cariocas é proposta por ele ao jornal todos os anos, mas nunca foi levada a fundo.

(As empresas de ônibus) continuam sendo um setor cartelizado, com algumas empresas controlando outras. Essa é uma matéria interessante para fazer, mas que exige coisas que nem sempre você tem: tempo. Você tem que ficar fora de pauta dois, três meses para identificar todas as ramificações. Não é impossível. (...) Todo ano eu sugiro essa pauta. Só que é o seguinte: o jornal tem prioridades. Não para dizer que está certo ou está errado. Na *Rio*, são mais de 30 repórteres querendo emplacar.

Magalhães também acredita que o fato de ser uma pessoa “inquieta”, que “gosta de publicar”, acaba prejudicando as chances de essa reportagem ser apurada e publicada. “Eu teria que segurar o meu ímpeto de acompanhar o dia-a-dia, de ver as coisas paralelas, de não dar (publicar) essas coisas paralelas”. Para Paulo Motta, faltou pauta para que o jornal investisse em uma cobertura mais profunda de transportes urbanos, ou surgiram pautas que eram mais prementes. Para ele, a área nunca foi o assunto principal da editoria, “até porque ele é muito explorado pelo dia”.

A gente deveria ter desenvolvido isso (a área de transportes). Foi falta de ideia. Mas, eu não sei até que ponto também é uma cobertura de dia-a-dia, que acaba tomando... A gente não teve esse *insight*. (...) A “superespecial” tem que segurar interesse. Tem que mandar dez dias, duas semanas, pelo menos sete dias, de matéria todo dia, duas páginas. E transporte, se você bobear, é um assunto árido. Que interessa todo mundo, que todo mundo gosta. Mas é um assunto que, se você não souber escrever, fica uma coisa chata. Ou você tem que transformar aquilo numa coisa palatável, que vai te atrair, que vai atrair o leitor, ou vai ser chato.

Além dos critérios de importância explanados acima, pode-se também afirmar uma notícia ganha relevância de acordo com valores-notícia relativos à concorrência (WOLF, 1999: 90). Logo, o material exclusivo tem valor mais alto – esse é um dos motivos pelos quais a imprensa investe em jornalismo investigativo, pois, em grande parte, são essas técnicas que produzem a exclusividade. No entanto, na atual configuração, o jornal *O Globo* não tem concorrência e esse pode ser outro fator para não se mergulhar na investigação em questão. Por ter identidade carioca, ele não rivaliza com a *Folha* ou o *Estado*. O fato de se dirigir apenas às classes de alto poder aquisitivo torna a competição com os jornais populares – como *O Dia*, *O Povo* e outros – inócua.

Apesar da falta de concorrência no papel, o veículo carioca enfrenta o desafio das notícias online, como toda a imprensa. Por isso, é preciso manter o público

interessado no noticiário, aprimorar a capacidade das reportagens de entreter o leitor. Para tal, pode-se recorrer a “histórias de gente comum que é encontrada em situações insólitas, ou histórias de homens públicos surpreendidos no dia-a-dia de sua vida privada”, assim como “histórias em que se verifica uma inversão de papéis”, além daquelas de interesse humano (WOLF, 1999: 92). Verifica-se, contudo, que, das matérias analisadas neste trabalho, apenas 6% (três reportagens) são minimamente humanizadas, trazem histórias de pessoas comuns. O repórter Luiz Ernesto Magalhães, um dos responsáveis pela cobertura, afirma que não há tempo o bastante para procurar personagens para suas reportagens que, muitas vezes, são apuradas da redação.

Além disso, em apenas 9% (quatro matérias), foram ouvidos especialistas. Portanto, a maioria das reportagens é de fato bastante árida, como teme Paulo Motta. Porém, este trabalho acredita que a aridez poderia ser contornada com uma abordagem mais próxima ao olhar das pessoas comuns e não dos aspectos técnicos. Dezoito reportagens – 38% da amostra – foram consideradas técnicas, por trazerem conceitos como “racionalização das linhas de ônibus” com naturalidade, sem maiores explicações.

Uma das justificativas para que, na reportagem do jornal *O Globo*, não se cubra muito as empresas de ônibus em si é que, de acordo com os jornalistas, falou-se exaustivamente do assunto na década de 1990. Um critério essencial para a maioria das reportagens é atualidade: quanto mais recente, melhor. Se o fato não for novo, tem grandes chances de ser esquecido. Por vezes, os jornalistas criam a atualidade da matéria que desejam escrever, encontram “um gancho”, como se diz na redação. Contudo, fica arraigado entre os jornalistas o “tabu da repetição”: não é desejado publicar matérias sobre o mesmo assunto várias vezes. No entanto, vivendo em um país como o Brasil em que a solução de problemas é lenta, é essencial arranjar formas de quebrar esse tabu.

Na década de 1990, de fato, muitas reportagens sobre donos de empresa de ônibus foram publicadas. Chamam atenção as matérias sobre seqüestro dos empresários – os seqüestradores acreditavam que eles seriam vítimas ideais já que guardavam grandes quantias em dinheiro dentro de casa. Houve também mais reportagens que mostravam o lado do usuário do ônibus – como a matéria de Nelito Fernandes publicada no domingo de 12 de janeiro de 1997, em que o repórter relata a via crucis de pessoas que sofreram acidentes causados por imprudências de motoristas de ônibus ou mal

estado dos veículos e buscam algum consolo em processos infundáveis que corriam na Justiça (ANEXO 4).

Na época, foram elaboradas ainda reportagens sobre os desmandos da Fetranspor que exacerbam o poder político da instituição – por mais que elas também sejam de certa forma reativas aos acontecimentos. Exemplo é a série de matérias sobre a dita “Caixinha da Fetranspor” em abril de 1999 denunciada pelo então governador Anthony Garotinho em uma entrevista no programa de Marília Gabriela. Não houve grandes investigações jornalísticas por trás das matérias que fossem além dos bastidores políticos.

Por outro lado, as reportagens não eram muito técnicas, mas bastante humanizadas – com uma pluralidade de personagens – e críticas. Vale ressaltar o *lead* irônico da matéria “Ônibus mantêm faturamento imune à inflação” (ANEXO 5), dos repórteres Aydano André Motta e Berenice Seara, publicada em 17 de março de 1999:

Fica faltando apenas a lei da gravidade - porque a lei da oferta e da procura já foi revogada pelos empresários que controlam o sistema de ônibus no Grande Rio. Donos de um negócio que, só na capital do estado, perdeu 700 mil clientes nos últimos quatro anos e meio, eles mantiveram intacto seu faturamento, à prova de inflação e outras tormentas. E apesar de as passagens terem sido reajustadas acima de todos os índices oficiais deste período, a Superintendência Municipal de Transportes Urbanos (SMTU) recebeu dos representantes do setor um pedido de reavaliação dos custos do sistema, incluindo o recente aumento do óleo diesel e o futuro dissídio dos rodoviários. Para os trabalhadores cariocas, má notícia à vista: deve ser autorizado, nas próximas semanas, um novo reajuste para as passagens de ônibus na cidade.

Nos anos 2000, mais reportagens sobre transporte alternativo aparecem e as suspeitas sobre o negócio dos donos de ônibus no Rio não são mais postas em pauta com tanta intensidade. As matérias sobre os ônibus já não são tão negativas para a Fetranspor e a Rio Ônibus. Em 11 de dezembro de 2005, um domingo, as repórteres Carla Rocha e Juliana Sartore trazem a matéria “Uma roleta-russa todo dia na volta para casa” (ANEXO 6) sobre a violência dentro dos coletivos à noite – contudo, no decorrer da matéria, percebe-se a tendência de não mais responsabilizar as empresas pela falta de qualidade do serviço, já que elas não são citadas ou procuradas pelos repórteres.

De acordo com Magalhães, houve uma profissionalização dos empresários de ônibus do Rio.

As empresas estão vivendo um processo de transferência do comando. A primeira e a segunda gerações familiares não estão tanto no comando. Estão se tornando executivos. E agora estão operando consórcios. Agora, dificilmente você vai procurar empresário A ou empresário B. Alguém tem que falar em nome desses consórcios.

Motta compartilha da opinião do repórter:

(A questão do transporte sempre foi) dominada por uma máfia de ônibus, que era até os pais dos atuais donos de ônibus. A Fetranspor se renovou muito. Eles (empresários) viram que eles iam perder dinheiro ali, eles tinham que se modernizar e fazer uma coisa mais profissional, porque aquele sistema antigo que era muito mafioso não estava dando mais certo. Porque iam perder o negócio, né? Não é porque eles são bonzinhos, mas porque iam perder o negócio mesmo.

É curioso, porém, que um assunto que sobrevoa as redações há tanto tempo como o da suposta “máfia de ônibus” não tenha sido investigado. Nos últimos anos, foram localizadas três reportagens especiais que tocaram no assunto de transporte, mas sem ter a área como tema principal: em 2001, a série sobre o “Relatório de Desenvolvimento Humano do Rio” trouxe reportagens sobre transporte na edição de sábado; em 2010, a série “Caminhos da América” publicou em seu primeiro dia, um domingo, reportagens sobre transporte urbano; e em 2005, a série “Vida Severina: da miséria do sertão à realidade da favela” tratou de transportes interestaduais e informais. Nenhuma delas trouxe investigações tradicionais, com denúncias, mas interpretações do problema baseadas em dados.

À parte isso, é notável que através dos anos as matérias sobre transportes em geral se tornam mais técnicas e menos críticas. O repórter Paulo Marqueiro elaborou a reportagem “Uma licitação sob sigilo” (ANEXO 7) em 27 de abril de 2008, cujo *lead* era assim:

Numa época em que o bonde era o dono das ruas, o empresário Octavio da Rocha Miranda inaugurou, em 1908, a primeira linha de ônibus do Rio: os "auto-omnibus" Daimler faziam o trajeto Praça Mauá-Passeio Público. Cem anos depois, essa história que já teve muitas idas e vindas está para ganhar um capítulo decisivo: a prefeitura deverá licitar cerca de 420 linhas de ônibus cujas permissões acabam em agosto, a dois meses das eleições para prefeito. É o que promete Cesar Maia em seu último ano de mandato: ‘Haverá licitação’, diz ele, que não quer dar detalhes sobre o processo, alegando que o assunto requer discricção. Das linhas em operação no Rio, apenas dez foram objeto de concorrência pública. Perguntado se não pretendia deixar a tarefa para o próximo governo, Cesar não respondeu.

Já no dia 3 de janeiro de 2010, a jornalista Selma Schmidt – tão experiente quanto Marqueiro – é responsável por reportagem semelhante, intitulada “Paes fecha 1º ano licitando linhas de ônibus” (ANEXO 8), que começa assim:

No último ato de seu primeiro ano de governo, o prefeito Eduardo Paes deflagrou o processo de licitação das primeiras linhas de ônibus da cidade, uma das 83 promessas que fez durante a campanha eleitoral, listadas pelo GLOBO, e que são mantidas por ele em sua mesa de trabalho. O edital de concorrência para a escolha da empresa que terá a concessão de 16 linhas que interligam bairros da Zona Oeste e a região com o Centro e a Zona Norte acaba de ser publicado. Os trajetos eram operados pela Viação Oriental, que não corrigiu

problemas apontados no serviço por ela prestado e, desde setembro, estão sob a responsabilidade temporária de um pool de empresas.

Enquanto Marqueiro, em 2008, recorre a um momento histórico para começar sua reportagem, Schmidt, em 2010, puxa sua matéria por um projeto do jornal. O gancho mais parece uma jogada de marketing – o que fortalece a noção de que a visão empresarial do jornalismo ganha força a cada dia. É claro que vigiar as promessas de campanha de um prefeito é importante – é responsabilidade cívica do jornal acompanhar e cobrar. Contudo, sendo um evento histórico, pelo qual os cariocas aguardam há mais de cem anos, talvez não fosse o elemento mais importante a se ressaltar.

A matéria de 2008 destaca: “... o serviço prestado pelas empresas de ônibus da cidade foi alvo de 9.135 reclamações entre 1º de janeiro de 2007 e 15 de abril de 2008, de acordo com a Ouvidoria da Secretaria municipal de Transportes”. A mais recente destaca falas do prefeito, do secretário municipal de Transportes e promessas da atual gestão municipal, sem citar em nenhuma linha qualquer informação sobre o serviço prestado pelos ônibus da cidade.

Em 3 de maio de 2008, Marqueiro e a repórter Fernanda Pontes publicam a reportagem “Licitação prevê redução de ônibus na Zona Sul” (ANEXO 9) , que traz diversos personagens para comentar suas experiências em intermináveis engarrafamentos. De todas as 47 matérias analisadas, apenas três falaram com pessoas na rua – nenhuma delas tinha como tema a licitação, redução ou aumento no número de ônibus circulando. As matérias mais humanizadas dentro da seleção são as sobre o Bilhete Único.

Em 2008, também foram elaboradas reportagens sobre o processo político da licitação, o papel dos vereadores e suas opiniões. Em 17 de maio de 2008, a repórter Célia Costa publica “Licitação incendeia a Câmara” (ANEXO 10), que trouxe para os leitores a luta política que o processo licitatório enfrentava no parlamento municipal. Em 2010, a licitação em si não foi repercutida com os vereadores, mas sim a redução da alíquota de imposto sobre serviço (ISS) a ser pago pelas empresas, que gerou uma controvérsia dentro da Câmara. Em nenhum momento, no entanto, foi mencionado nas matérias recentes que há cerca de dois anos o mesmo havia ocorrido.

Meses depois, a matéria de Célia Costa é aprofundada. A reportagem investigativa “Donos de ônibus têm rede de proteção na Câmara” (ANEXO 11), dos repórteres Chico Otávio e Cássio Bruno, publicada no dia 3 de outubro de 2008 na

editoria de *País* do jornal *O Globo* demonstra o que as pautas de processo político costumam ficar concentradas nessa seção do jornal, mesmo quando tratam de acontecimento do Rio de Janeiro. A reportagem mostra as ligações do vereador Jorge Mauro, do Democratas, que à época presidia a Comissão de Transporte e Trânsito da Câmara Municipal, com empresas de ônibus por meio de dados das doações feitas em campanha durante as eleições. Quando as licitações dos ônibus ocorreram de fato em 2010, o assunto não foi retomado pelos repórteres responsáveis pela cobertura – sequer foi lembrado por uma matéria.

Nos anos 2000, há diversas matérias sobre idade da frota, acidentes envolvendo ônibus, congestionamentos, pesquisas feitas no setor e outros. A maioria, no entanto, parte da divulgação de pesquisa e não são elaboradas com um trabalho investigativo, interpretativo ou de observação. A reportagem dominical “A frota que emperra o tráfego” (ANEXO 12), preparada por Ediane Merola e publicada no dia 2 de agosto de 2009, é exemplo disso. Baseada em um estudo da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET-Rio) ela trata de acidentes em que ônibus estão envolvidos – e não traz a história de uma pessoa que tenha sido vítima de acidentes do tipo. Além disso, não cruza dados com outras fontes, mas se limita a mínimas observações – fruto de um passeio de carro pela cidade, provavelmente –, falas de especialistas e à defesa da Fetranspor. Das matérias sobre licitações analisadas por este trabalho, 72% (34) foram classificadas como reativas.

A cobertura das reformas conduzidas pelo secretário municipal de Transportes, Alexandre Sansão, são acompanhadas pelo jornal desde o início da gestão de Eduardo Paes na prefeitura. Afinal, no início do mandato, Paes reconhecer que o problema de transportes urbanos seria o maior desafio de seu governo, e exigiria um trabalho político, além de técnico, muito forte. *O Globo*, porém, só vem acompanhando os aspectos técnicos desse trabalho e deixa de reportar sobre as questões políticas que ele certamente envolve. Em reportagem publicada no dia 5 de novembro de 2008, intitulada “Uma promessa para as vans” (ANEXO 13), em que o nome do atual secretário de Transportes foi anunciado, os repórteres Paulo Marqueiro e Isabela Bastos anunciaram o assunto. A matéria atribuiu a seguinte frase para o prefeito: “O lado político dos conflitos (dentro da área de transportes urbanos), que não serão poucos, o prefeito e o chefe da Casa Civil (Pedro Paulo) vão auxiliar na solução”

A cobertura do jornal não se esforçou nesses aspectos políticos da reforma, mas sim nos técnicos e principalmente no lado olímpico do assunto. Sim, porque a maioria das reformas conduzidas pelo secretário tem relação com as Olimpíadas que a cidade sediará em 2016. Já que a nota conferida pelo COI ao Rio estava condicionada à execução dos projetos da área, a prefeitura tem se empenhado mais em transformar a cidade para o evento do que para seus cidadãos – e essa preocupação se reflete na cobertura do jornal, que poucas vezes questiona se as reformas valerão como um legado para todo o Rio de Janeiro. Paulo Motta compartilha dessa avaliação e afirmou que pensa em sugerir à atual editoria da *Rio*, Adriana Oliveira, que faça uma reportagem sobre o assunto.

Percebe-se, portanto, a concentração da editoria na cobertura de apenas um dos três aspectos a política relacionados no segundo capítulo. Resultado é que 40% (19) das reportagens analisadas neste trabalho não têm contexto algum – apenas 17% (oito) foram contextualizadas. Das quatro fases de desenvolvimento das políticas públicas – formulação, decisão, implementação e avaliação – foram cobertas apenas duas: formulação e implementação. Como o aspecto político não foi priorizado, considera-se que decisão não foi uma pauta bem discutida. Quanto à avaliação, o repórter Luiz Ernesto Magalhães acredita que é preciso esperar algum tempo para que a política pública seja avaliada.

Eu acompanhei a licitação, mas acho que a gente ainda está em um histórico muito próximo para saber se essa licitação teve efeito, o resultado dela. Vai completar um ano da concessão, mas ainda acho que é pouco. Pode até fazer uma matéria de balanço. Porque essa licitação faz parte de um projeto integrado, com as BRTs. Acho que para saber se funcionou ou não funcionou tem que ter um distanciamento de mais um ano mais ou menos, quando o BRT estiver em funcionamento.

O jornal *O Globo* tem publicado muitas reportagens sobre a construção dos corredores expressos na cidade, os BRTs (*Bus Rapid Transit*). Além das novas estações de metrô, túneis e outras intervenções da prefeitura no sistema de transportes urbanos do Rio. O projeto inteiro só deve ser completado nos próximos quatro anos, perto da data das Olimpíadas.

Há outro método de cobertura de políticas públicas relatado no segundo capítulo em que se consideram três esferas de exame: o estado do problema-base, do Estado e da sociedade. Não houve uma matéria interpretativa dos problemas das linhas de ônibus

durante a cobertura das licitações. As condições do governo para a execução da política foram explanadas, sem se relacionar claramente os interesses envolvidos no desenvolvimento daquela política pública. Por fim, pouco se discutiu com a sociedade sobre o tema, pois quase não se publicou a opinião de pessoas comuns e especialistas. Outra forma de abordagem discutida anteriormente é a comparação da situação em questão com a de outros países, o que também não foi feito em nenhum momento.

Nota-se que as reportagens do jornal estão cada vez mais positivas para o governo. Da amostra deste trabalho, 36% (17) das reportagens eram positivas, 40% (19) foram classificadas como neutras, ou um pouco positivas e 26% (12), negativas. A prioridade de informar o leitor sobre o cumprimento das promessas do prefeito é tanta que foram publicadas duas reportagens sobre as expectativas das obras marcadas para 2012. Uma no dia 18 de novembro de 2010, por Carla Rocha, “2012, um ano com tudo para ficar na história” (ANEXO 14), e outra no dia 26 de setembro, por Luiz Ernesto Magalhães, intitulada “2012, o ano da guinada nos transportes do Rio” (ANEXO 15).

Essa percepção é reflexo da apuração das reportagens: apenas 23% (11) das matérias analisadas contém informações apuradas com mais de cinco fontes. Os repórteres examinaram documentos para redigir apenas 4% (duas) das reportagens da amostra e em apenas 6% (três) parece ter havido apuração por observação. A análise sugere que em 13 reportagens, ou 28% da amostra, foram consultadas apenas fontes oficiais – em mais nove, ou 13%, também colaboraram assessorias de imprensa.

Por outro lado, 68% (32) das matérias analisadas foram produtos do trabalho de repórteres especializados – 36% (17) são de autoria de Magalhães, que diz ler revistas especializadas há muitos anos e freqüentar sites da área, como a página da Rio Ônibus. O jornalista tem um conhecimento amplo da área de transportes, sempre está atualizado e lê o Diário Oficial do Município todos os dias. Apesar, segundo ele mesmo, de não ter lido livros sobre o assunto, sobre prefeitura – portanto, também transportes urbanos – há 16 anos.

Portanto, as razões que limitam a cobertura de transportes urbanos do jornal em questão são muitas e complexas, mas passam pela orientação editorial do jornal e pelas condições de trabalho oferecidas aos repórteres, como foi discutido neste capítulo. Conclui-se que, sem a vontade da empresa de levantar uma bandeira para a área de

transportes urbanos, não deve haver coberturas mais aprofundadas sobre o tema nos próximos anos.

6. CONCLUSÃO

Nem sempre o jornalismo sabe aproveitar as oportunidades de se contar boas histórias. *O Globo* perdeu a sua durante o período das licitações das linhas de ônibus. Deixou passar a chance de publicar reportagens sobre parte importante da história do Rio de Janeiro, de desvendar alguns dos mistérios que intrigam os cariocas a caminho de casa e do trabalho diariamente.

O emprego de técnicas de investigação da cobertura de políticas públicas tem conseqüências importantes para a sociedade. A curta investigação do repórter Luiz Ernesto Magalhães sobre as empresas que concorriam às licitações das linhas de ônibus no Rio de Janeiro rendeu uma investigação do Ministério Público, cujos resultados podem mudar a vida dos cariocas. Percebe-se que, por ser um repórter especializado, Magalhães soube interpretar três mil páginas de documentos, que lhe renderam uma importante descoberta.

O pouco investimento do jornal no repórter – dois dias fora da pauta – já lhe rendeu uma reportagem exclusiva que, de outra forma, não existiria. As matérias em que não se investiu tempo, não foram tão significativas, ou interessantes para o leitor. Portanto, a hipótese de que somente um repórter especializado com recursos é capaz de entregar reportagens de qualidade se sustenta.

Mas a especialização não é tudo. Viu-se ao longo deste trabalho que a vontade do jornalista de contar uma história é um dos quesitos mais importantes para que uma história seja contada. Um planejamento detalhado, uma pauta bem elaborada e a insistência de um repórter certo de que tem um material rico em suas mãos fazem toda a diferença. É preciso conquistar a chefia. No caso do jornal *O Globo*, levantar e vender uma bandeira à chefia.

Ao longo da elaboração deste trabalho, viu-se que o jornalismo é uma ciência desregrada, mas não sem regras. É possível traçar alguns padrões de apuração e escrita e eleger métodos de trabalho eficientes. Apesar disso, o envolvimento de cada repórter com seu tema é o que vai determinar a qualidade de uma reportagem. Afinal, cada matéria é o julgamento do repórter que a escreveu e não há como fugir disso.

O envolvimento da autora com o tema de transporte público pode ter causado uma supervalorização do assunto por este trabalho. Contudo, acredita-se que os argumentos desenvolvidos com base na pesquisa justificaram bem a necessidade de uma

cobertura de qualidade. Principalmente dentro do contexto da cidade partida. É difícil, no entanto, em uma cidade como o Rio, de tão variados problemas, pontuar o que é mais importante. E, nesse sentido, reforça-se o poder da vontade política do repórter de tratar de um assunto, que vai permitir que uma pauta salte aos olhos do editor durante uma reunião de pauta.

A transformação dos jornais em “empresas de comunicação”, contudo, muda os valores dos jornalistas, que prestam mais atenção à importância comercial de seu trabalho, em detrimento do seu valor cívico. Essa mudança é essencial para compreender a cobertura de políticas públicas da imprensa brasileira, já que essas reportagens têm seu valor cívico mais exacerbado e perdem muito de seu sentido quando se tornam produtos industriais.

Uma das experiências mais ricas deste trabalho foi comparar reportagens de dez anos atrás com matérias de hoje. É impossível não notar a diferença e difícil não se assustar com elas. Os repórteres atualmente são não só menos preparados, como mais adaptados à produção industrial. O que mais assombra é a falta de senso crítico da própria empresa em relação ao que produz. Certas matérias – publicadas até com destaque – são equiparáveis a releases de assessorias de imprensa.

Também falta aos repórteres conhecimento da cidade e do país. Não basta saber ler o Diário Oficial, é preciso andar na rua, ir de trem a Bangu de vez em quando para ver como andam as coisas por lá. Afinal, é impossível, ao sair do Centro, não se surpreender com São Cristóvão. O bairro que um dia abrigou o palácio do imperador pode parecer a um desinformado o palco de uma guerra, que destruiu prédios antigos e esburacou as ruas e calçadas.

É compreensível a dificuldade dos repórteres em embarcar nessas pequenas aventuras cotidianas. O trabalho cansativo e longo, preso em uma redação climatizada e sem janelas, vai de encontro à necessidade de ser viver no mundo lá fora. Como pensar em uma pauta diferente dessa forma? Muito difícil. Os salários indignos fazem parte dessa equação frustrante, principalmente quando se fala de repórteres iniciantes, que, por falta de recursos, vivem na aba dos pais, adiando a vida de adulto, que faz um repórter se deparar com idéias de reportagens muito mais facilmente.

Este trabalho aponta um caminho para estudos mais aprofundados não só sobre as conseqüências da cultura empresarial sobre o jornalismo brasileiro, mas também das

formas de se escapar delas. As iniciativas de agências de jornalismo independentes ainda são muito tímidas no Brasil e há uma desconfiança geral de que jornalistas que trabalham dessa forma estão à beira da mendicância.

Seria valioso para a profissão que houvesse estudos nessa área para fortalecer os jornalistas, que hoje são reféns das grandes empresas e dos salários miseráveis e não sabem como se desvencilhar disso. Mesmo repórteres graduados e bem pagos não se mostram satisfeitos com a atual conjuntura. Sentem-se presos a uma linha editorial e a um método de trabalho que vai de encontro à elaboração de reportagens importantes para a sociedade.

Nesse sentido, este trabalho faz um apelo às faculdades de jornalismo, que têm em mãos o poder de mudar essa conjuntura. Formar jornalistas críticos ao mercado não basta. É preciso ensiná-los como é possível trabalhar de forma diferente e como ganhar dinheiro com isso. A última parte é a mais importante, pois, como foi relatado ao longo dos capítulos, é quase impossível escrever reportagens de fôlego sem recursos e não se deve esperar que todo jornalista abdique de um salário decente com o qual possa sustentar sua família. Há que se buscar e propor alternativas viáveis para a sobrevivência das reportagens investigativas.

7. NOTAS DA AUTORA

Meu nome é Manuela. Tenho 23 anos. Nasci no Leblon e fui criada entre Jardim Botânico e Gávea. Como alma angustiada e burguesa, casei e vim parar em Santa Teresa: o máximo da associação entre vanguarda e distância a que uma burguesa da Zona Sul carioca como eu pode chegar. Mentira. Acho que poderia ir até Vila Isabel.

No Ensino Médio, estudei no Colégio Santo Agostinho do Leblon. Tenho uma amiga de lá que queria estudar jornalismo, assim como eu. Contudo, enquanto eu pregava que nós deveríamos ir para a UFRJ para nos libertarmos do circuito Manoel Carlos, ela defendia que a Urca era longe e que queria estudar na PUC. Minha justificativa, para ela, era de burguesia culpada. Para mim, a desculpa dela era ridícula. Morador do Jardim Botânico, o pai dela achou a PUC cara demais.

No meu colégio, tinha um menino que morava na Rua Rainha Elizabeth, a 200 metros do paraíso carioca: a Praia de Ipanema. A gente sacaneava ele. O motivo era que sua correspondência chegava sempre com o endereço “Rainha Elizabeth, Copacabana”. Copacabana, meu amor, é Zona Sul 2. Ipanema é Zona Sul 1. Pela controvérsia protagonizada pelos Correios, o menino corria o risco de regredir socialmente. Um perigo.

Na minha primeira semana de faculdade na Escola de Comunicação da UFRJ, engatei em uma conversa com uma menina – cuja alma, descobri depois, é muito mais angustiada que a minha – e perguntei a ela onde morava. Ela me disse “Glória, e você?”. Eu respondi “Gávea”. Ela rebateu: “você perguntou onde eu morava só para se sentir melhor do que eu?”. Eu me assustei e falei “não”, com muita certeza e pouca convicção. Nesse dia aprendi que, no Rio de Janeiro, é quase falta de educação perguntar onde as pessoas moram.

Na ECO as pessoas chamam as patricinhas e playboys da cidade de “galerinha da Gávea”. Sócio-espacialmente eu estou localizada neste grupo. Contudo, nunca me senti parte dele e sempre dei a seguinte justificativa: “minha mãe nasceu no Cachambi e, quando eu era pequena, freqüentava o parquinho da Igreja da Penha, o Xangai”. De fato, lá andei pela primeira vez em uma montanha russa e comi minha primeira maçã do amor. Hoje, não preciso mais dar desculpa. A quem quiser saber, respondo: moro em Santa Teresa.

Quando eu fui estudar na ECO, vivia bebendo cerveja em Botafogo. De vez em quando, chamava minhas amigas do colégio. Somente para escutar: “Botafogo é longe”. Quando casei e fui procurar apartamento, fiquei desesperada com os preços. Eu não queria sair da Zona Sul. Ao discutir o assunto com uma conhecida (moradora atual do Leblon, ex-moradora da Tijuca), ouvi o seguinte conselho: “é, acho que você vai ter que começar a procurar no Flamengo, em Botafogo...”. Eu ri dela, mas lembrei o que meu pai, nascido e criado em Santa Teresa sempre me disse: “sua mãe veio do lado de lá túnel e prometeu nunca mais voltar”. De repente era também o caso da minha amiga.

Como típicos moradores da Gávea, eu e minha família tínhamos uma empregada doméstica que morava na Rocinha: a Vilma. A Vilma trabalha na casa da minha mãe há mais de dez anos e mora na Rocinha há uns 20. Ela detesta a Rocinha. Queria mesmo era morar em um condomínio onde morava sua afilhada no Itanhangá. O problema dela, segundo ela mesma, não é dinheiro para se mudar: a Vilma é supercertinha e tem um namorado português. O problema é que ela teria que enfrentar um trânsito terrível para chegar até a Gávea de lá. Ela não estava disposta a fazer isso. Ainda não está.

Tenho uma amiga que mora em um condomínio na Barra da Tijuca. Seu carro é como um braço para ela. Um dos seus mais constantes motivos de reclamação é falta de espaço para estacionar na Zona Sul. “Todo prédio na Barra tem vaga de visitante!”, explica ela toda vez que toda no assunto.

Eu sempre quis freqüentar mais a Feira de São Cristóvão, a Cadeg, o Viaduto de Madureira. Meu maior obstáculo sempre foi o “como chega lá”, “como eu volto bêbada de lá” e “quem está disposto a enfrentar essa missão comigo”. Difícil. Eu nunca fui ao Viaduto de Madureira.

Eu sempre me assusto quando vou a São Cristóvão e a Benfica e vejo os dois bairros em ruínas. Parece que teve uma guerra ali. Também me surpreendo quando, por um motivo qualquer, vou ao subúrbio. Tem bairro para lá do túnel que não tem nem placa de rua. Minha boca ficou boquiaberta quando andei de trem pela primeira vez para ir visitar um amigo em Bangu: à beira dos trilhos, era favela que não acabava mais.

Quando eu fiz 18 anos, meus pais me deram uma viagem para Nova York. Meu pai morou lá durante seis anos na década de 1980 e fez um amigo. Eu fiquei dois meses na casa da família desse amigo. O que mais me impressionou sobre Nova York foi o sistema de transporte. Eu sempre fui meio obcecada por sistema de transporte. Já entrei

em um ônibus para rodar a cidade, sem destino, só pelo prazer de sacolejar e olhar a cidade evoluir e regredir pela janela.

Em Nova York, vai-se a qualquer canto da cidade sem desespero, sem missão. Se eu moro no Bronx e quero visitar um amigo no Queens às 3h da madrugada de uma quarta-feira, eu posso. Sem desespero, sem missão. O metrô é fantástico, o ônibus é fantástico. A capital do mundo está inteira ao alcance dos seus moradores e visitantes. Os nova yorkinos conhecem Nova York.

Tenho uma tia querida que mora na Ilha do Governador e eu queria visitá-la mais. Um amigo, de quem eu queria ser mais próxima, vive no Jardim Oceânico. Me dá preguiça. Minha irmã tem um filho de um ano e mora no Parque das Rosas, no meio da Barra da Tijuca. Eu a vejo muito menos do que gostaria. Levo pelo menos uma hora e meia para chegar lá.

Se nem os meus laços emocionais me fazem superar as barreiras da cidade partida, o que fará? A logística do Rio de Janeiro me irrita e entristece. Este trabalho é uma das formas que eu encontrei de lidar com esses dois sentimentos.

8. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, Maurício de Almeida. A evolução urbana do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: IPLANRIO/ZAHAR, 1987.

ABREU LAURENZA, Ana Maria de. *Jornalismo e Políticas Públicas: A imprensa de São Paulo esclarece a dinâmica da participação política quando cobre o discurso e a ação pública?*. Orientadora: Profa Dra Heloiza Matos. São Paulo: ECA/USP. 2005, 339p. Tese. Doutorado em Ciências da Comunicação.

ALÉM, A. C.; GIAMBIAGI, F. Finanças públicas: teoria e prática no Brasil. 3. ed., São Paulo: Campus, 2007.

ARENDRT, Hannah. *A Mentira na Política in Crises da República*. São Paulo: Editora Perspectiva, 1972.

BUARQUE DE HOLANDA, Sergio. *Raízes do Brasil*. 7ª reimp. São Paulo: Cia das Letras, 1999[1936].

CANELA, Guilherme (org.). *Políticas públicas sociais e os desafios para o jornalismo*. Brasília: Cortez, 2008.

DINES, Alberto. O papel do jornal: A tendência da comunicação e do jornalismo no mundo em crise. Rio de Janeiro: Artenova, 1974.

FORTES, Leandro. *Jornalismo Investigativo*. São Paulo: Contexto, 2005.

FREY, Klaus. *Políticas Públicas: um debate conceitual e reflexões referentes à prática da análise de políticas públicas no Brasil*. Planejamento e Políticas Públicas – PPP, Revista do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. nº 21. Junho-2000. Brasília, IPEA. p. 211-259

IBGE. *Pesquisa de Orçamentos Familiares 2008-2009*. Rio de Janeiro, IBGE, 2010. 222p.

ICASURIAGA, Gabriela Maria Lema. *Fim da linha: transporte e segregação no Rio de Janeiro*. Orientador: Aloísio Teixeira . Rio de Janeiro: UFRJ/ CFCH, 2005. 187 p.

ISENSEE, Paulo Roberto. *Alianças estratégicas no gerenciamento das empresas operadoras de transporte urbano por ônibus*. Orientadora: Milena Bodmer. Rio de Janeiro: UFRJ/ COPPE, 2000. 94 p.

KOVACH, Bill; ROSENSTIEL, Tom. *Os Elementos do Jornalismo: O que os jornalistas devem saber e o público exigir*. São Paulo: Geração Editorial, 2003.

LAGE, Nilson. *Ideologia e técnica da notícia*. 3. Ed., ver. Florianópolis: Insular, 2001.

LOBATO, Elvira. *Instinto de Repórter*. São Paulo: Publifolha, 2006

MARTINS, Sidiclei Coelho. *O processo de encampação das empresas privadas de ônibus no Rio de Janeiro - 1985*. Orientadora: Marieta de Moraes. Rio de Janeiro: UFRJ/ IFCS, 2003. 36 p.

PDTU (2005) *Plano Diretor de Transporte Urbano para a Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro*. Companhia Estadual de Engenharia de Transportes e Logística – Central, Governo do Estado do Rio de Janeiro, RJ, Brasil.

PINTO, Kleber Carlos Ribeiro. *Modelo de relacionamento entre o poder público e as empresas operadoras de transporte coletivo por ônibus*. Rio de Janeiro: UFRJ/ COPPE, 1986. 120 p.

RABAÇA, Silvío. *100 anos de ônibus no Rio de Janeiro*. Rio de Janeiro: Fetranspor, 2008.

RAMOS, Silvia; PAIVA, Anabela (org.), *Mídia e Violência: novas tendências na cobertura de criminalidade e segurança no Brasil*. Rio de Janeiro: IUPERJ, 2007.

SANTOS, Enilson Medeiros. *Concentração em mercados de ônibus urbanos no Brasil: uma análise do papel da regulamentação*. Orientador: Rômulo Dante Orrico Filho. Rio de Janeiro: UFRJ/ COPPE, 2000. 210 p.

SEQUEIRA, Cleofe Monteiro. *Jornalismo investigativo*. São Paulo: Summus, 2005.

SILVA, Ana Paula Queiroz da. MORAIS, Thatiana Monique Oliveira Queiroga. SANTOS, Enilson. *Exclusão Social, Transporte e Políticas Públicas*. Depto de Engenharia Civil / Núcleo de Estudos em Transportes / UFRN. XVIII Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes da Anpet, 2004. Disponível em http://www.cbtu.gov.br/estudos/pesquisa/anpet_xviiiCongrpesqens/ac/arq114.pdf, visitado no dia 6 de novembro de 2011.

SILVA, Diana Scabelo da Costa Pereira da. PORTUGAL, Licínio da Silva. SANTOS, Márcio Peixoto de Sequeira. *O Sistema de Transporte e A Exclusão Urbana*. PET/COPPE/UFRJ. XVIII Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes da Anpet, 2004. Disponível em http://www.cbtu.gov.br/estudos/pesquisa/anpet_xviiiCongrpesqens/ac/arq67.pdf, visitado no dia 6 de novembro de 2011.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. *Transporte Urbano, espaço e equidade, Análise das políticas públicas*. São Paulo: Editora Unidas, 1996.

VASCONCELOS, Frederico. *Anatomia da Reportagem*. São Paulo: Publifolha, 2008

VENTURA, Zuenir. *Cidade Partida*. Rio de Janeiro: Companhia das Letras, 1994.

WERNECK SODRÉ, Nelson. *História da Imprensa no Brasil*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1966.

WOLF, Mauro. Teorias da Comunicação. 5ª edição. Rio de Janeiro: Editora Presença, 199.

9. ANEXOS

Anexo 1



Entrad... Caixa d... (387) T... Google... Policia... Ocupa... A Read... Paris R... NET... O Esta... BBC N... Noticia... Cidade...

oglobo.globo.com

Galeria do Web Slice Luiz César Queiroz R... Repórter - Revista EL... A aventura da report... Jornalismo e política... http://www.sep.org... Convert pdf to Text ...

PUBLICIDADE FECHAR



TUDO QUE ACONTECE NA ZONA NORTE.

ASSINE

DEPOIS DA PACIFICAÇÃO

Bope acha na Rocinha camisetas da polícia que bandidos usariam em fuga



Rei da Jordânia pede renúncia de Assad

Abdullah II é o primeiro chefe de Estado árabe a defender a saída do presidente da Síria

- França, Turquia e Arábia Saudita condenam ataques a suas representações na Síria

Brasil vence o Egito no último amistoso do ano



PUBLICIDADE




19:16 14/11/2011

Entrad... Caixa d... (392) T... Google... Policia... Ocupa... A Read... Paris R... NET... O Esta... BBC N... Noticia... Cidade...

oglobo.globo.com

Galeria do Web Slice Luiz César Queiroz R... Repórter - Revista EL... A aventura da report... Jornalismo e política... http://www.sep.org... Convert pdf to Text ...

PUBLICIDADE FECHAR




TUDO QUE ACONTECE NA BARRA.

ASSINE

DEPOIS DA PACIFICAÇÃO

Bope acha na Rocinha camisetas da polícia que bandidos usariam em fuga




Rei da Jordânia pede renúncia de Assad


Abdullah II é o primeiro chefe de Estado árabe a defender a saída do presidente da Síria

- França, Turquia e Arábia Saudita condenam ataques a suas representações na Síria

Brasil vence o Egito no último amistoso do ano



PUBLICIDADE



19:16 14/11/2011



Anexo 2

4/11/2010

Empresas de ônibus do Rio usaram artifício para driblar licitação

Luiz Ernesto Magalhães

Proprietários de empresas de ônibus que enfrentavam dificuldades para comprovar que estavam em dia com impostos - inclusive com a própria prefeitura - encontraram uma brecha jurídica para disputar e vencer a licitação organizada pelo município para reorganizar o sistema e implantar o bilhete único a partir de amanhã. A solução para permanecer no mercado foi se associar, nos consórcios criados para disputar a concorrência, a empresas que ainda não operavam linhas na cidade, mas eram saudáveis financeiramente. A manobra foi descoberta pelo GLOBO ao analisar os documentos entregues à Comissão de Licitação da Secretaria municipal de Transportes e comparar com informações fornecidas pelas empresas e pelo sindicato delas, o Rio-Ônibus.

Das 47 empresas filiadas ao sindicato, sete não disputaram a concorrência. Duas delas - a Ocidental e a Santa Sofia - já não estavam mais no mercado, pois tiveram suas permissões revogadas devido à precariedade na prestação de serviços. As outras cinco eram a Auto Diesel, a Amigos Unidos, a Breda, a Zona Oeste e a Erig Transportes, que continuavam operando. Mas todas as cinco são ou já foram alvo de ações em que a prefeitura cobra dívidas por multas ou pagamento de taxas de vistoria atrasadas, conforme levantamento feito quinta-feira pelo GLOBO nos sites do Tribunal de Justiça e do sistema da Procuradoria da Dívida Ativa do município.

Diretor negociou com trabalhadores em greve

A Auto Diesel, a Zona Oeste e a Breda têm, entre seus diretores, Álvaro Rodrigues Lopes. O mesmo empresário aparece como um dos sócios da City Rio, que passará a operar as linhas da Breda e da Auto Diesel. Álvaro também tem participação na Viação Algarve, herdeira das linhas da Zona Oeste. O empresário aparece ainda como um dos sócios da Translitorânea, que assumirá as 15 linhas hoje operadas pela Amigos Unidos. A empresa opera principalmente na Zona Sul. Álvaro não é proprietário da Amigos

Unidos. Mas, numa recente paralisação dos funcionários, que reclamavam dos direitos trabalhistas com a extinção da companhia, participou das negociações para que eles voltassem ao trabalho. O GLOBO tentou entrevistá-lo, mas o empresário não retornou as ligações.

O secretário municipal de Transportes, Alexandre Sansão, explicou, por meio de sua assessoria, que a análise da documentação comprovou que todas as empresas que se associaram aos consórcios estavam legalmente habilitadas a participar da concorrência. O diretor-técnico do Rio-Ônibus, Otacílio Monteiro, defendeu os empresários:

- Algumas viagens tiveram dificuldades para apresentar certidões negativas de débito. Mas o edital permitia que empresas novas participassem da licitação por intermédio dos consórcios. E foi o que aconteceu. Não existe impedimento legal de o sócio de uma empresa que não conseguiu provar a regularidade fiscal participar da concorrência por outra.

A quinta empresa novata é a Gire Transportes Ltda. Ou seja, Erig (nome anterior da permissionária) escrito ao contrário. A Gire participa dos consórcios Intersul (que vai operar linhas na Zona Sul) e Internorte (na Zona Norte). Ela foi fundada no dia 7 de maio deste ano, três meses antes da licitação. Os proprietários não foram encontrados ontem. Um funcionário da empresa, que atualmente opera nove linhas, disse que nada mudará com a concorrência.

- Erig , Gire é tudo a mesma coisa. A empresa só mudará mesmo de nome - Quem é rei nunca perde a concorrência

Os contratos sociais das empresas entregues à prefeitura mostram que o empresário paraense Jacob Barata, que já foi apelidado de Rei do Ônibus, e seu filho Jacob Barata Filho continuam sendo os proprietários com mais empresas do setor. Das 47 empresas que se integraram aos consórcios vencedores da licitação, pai e filho têm participações diretas em pelo menos seis delas: Alpha, Transurb, Saens Peña, Estrela, Rodoviária A. Matias e Jabour. Numa sétima empresa, a Viação Ideal, a sociedade se dá através da empresa Guanabara Holding Participações.

Apenas no Consórcio Intersul, formado pelas 11 empresas que vão operar as linhas que cruzam a Zona Sul, as companhias ligadas à família Barata chegam a uma participação de 26,55% no negócio. As participações se dão pela Alpha, que entra com 10,61%; a

Transurb, com 8,85%; e a Saens Peña, com 7,09%. Somado, o percentual de cotas supera a da Real, empresa que lidera o consórcio com

Anexo 3

5/11/2010

Ônibus: 60% das empresas que participaram de licitação da prefeitura do Rio têm dívidas

Luiz Ernesto Magalhães

RIO - Pelo menos 60% das empresas que integramos consórcios vencedores da licitação dos ônibus organizada pela Secretaria municipal de Transporte acumulam dívidas tributárias com União, estado ou município. Mas as empresas conseguiram disputar a concorrência e garantiram o direito de começar a operar o bilhete único a partir de sábado porque parcelaram as dívidas, adequando-se à Lei das Licitações (8666/03), ao contrário de outros grupos que ficaram de fora.

O valor total da dívida não é conhecido, porque boa parte dos débitos não é divulgada nas certidões emitidas para as empresas, devido ao sigilo fiscal. Nessa situação, encontram-se inclusive empresas que lideram os consórcios, como mostram os documentos entregues à comissão de licitação. A Redentor, que comanda o consórcio Transolímpico (responsável por Barra da Tijuca e Jacarepaguá), por exemplo, renegociou seus débitos com a União e o estado. A Real, responsável pelo consórcio Intersul (Zona Sul), tem dívidas renegociadas com União, estado e município. Apenas com a prefeitura, os débitos renegociados passam de R\$ 150 mil, segundo certidões da Secretaria municipal de Fazenda.

Sexta-feira, O GLOBO noticiou que pelo menos cinco operadoras que tinham dívidas em execução fiscal foram substituídas por outras empresas cujos proprietários tinham ligações com as que ficaram de fora da concorrência. Uma das companhias citadas foi a Amigos Unidos, que operava 15 linhas na Zona Sul, repassadas à Translitorânea, que está em dia com o fisco. Documentos localizados ontem nos 28 volumes que integram o processo de licitação mostram que, para poder operar as linhas,

o proprietário da Translitorânea, Álvaro Rodrigues Lopes, alugou por R\$ 10 mil mensais a garagem e o prédio que pertencem à Amigos Unidos, no Rocha.

O acordo foi celebrado em junho deste ano. O imóvel pertence à Amigos Unidos há pouco mais de um ano. Em agosto de 2009, o estado transferiu a área para a empresa, numa permuta por um terreno na Rocinha usado para a construção de casas populares dentro do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).

Presidente de sindicato culpa concorrência de vans e Kombis

O presidente do Sindicato das Empresas de Ônibus do Rio, Lélis Marcus Teixeira, disse que as dívidas são um reflexo da perda de receita provocada pela concorrência de vans e Kombis ilegais nos últimos anos:

- Na Zona Oeste, até 17% das viagens são feitas por vans e Kombis, porque durante anos o poder público não combateu o transporte informal com rigor. Muitas empresas enfrentaram dificuldades financeiras. O reforço na fiscalização está ajudando a recuperar receitas, bem como a implantação do vale-transporte eletrônico.

Queixas à parte, os estudos apresentados pelos consórcios mostram que a concessão das linhas por 20 anos deverá ser lucrativa. O consórcio das linhas da Zona Oeste, por exemplo, prevê que, ao término da concessão, terá R\$ 233,3 milhões em caixa. Nos dois primeiros anos, porém, operaria no vermelho, com variações positivas e negativas nos seis anos seguintes. A partir do nono ano, as receitas sempre superariam as despesas. O estudo prevê ainda que o número de passageiros transportados pelas empresas da região passe de 158 milhões este ano para 239,4 milhões em 2030.

- O resultado econômico não necessariamente indica o lucro final da empresa, que pode ser maior. A taxa de retorno do investimento por ano (6,36%) está acima da inflação média do Brasil. Isso comprova aquilo que já se sabia: ser operador de ônibus é um bom negócio - analisou o coordenador do curso de ciências contábeis do Ibmec, Raimundo Nonato.

Anexo 4

12/01/1997

A impunidade que conduz os ônibus

Vítimas da imprudência de motoristas lutam para receber suas indenizações

Nelito Fernandes

Em novembro de 1986, o médico Manoel da Silva Lima fez algo que quase nunca fazia na vida: entrou num ônibus no Mercado São Sebastião, na Avenida Brasil, para ir ao consultório. Seu carro estava quebrado. Aquela foi a última vez em que ele alterou sua rotina. Numa curva, foi atirado para fora do ônibus, bateu com a cabeça no chão e morreu. A vida de Manoel custou à empresa Jurema R\$ 5 - valor da multa para motoristas que trafegam com a porta do ônibus aberta. Até hoje, a família de Manoel briga na Justiça para receber uma indenização, sem sucesso. De tão irrisória, a multa parece simbólica: é o símbolo do desrespeito com que os passageiros que lotam os ônibus do Rio são tratados.

São motoristas que não param, recusam-se a embarcar idosos e estudantes pela porta da frente, andam em altavelocidade, agredem passageiros. A lista de reclamações não tem ponto final. As empresas de ônibus até que se esforçam: segundo o sindicato, quase todas mantêm cursos para os motoristas.

Fiscalização tem 40 homens para vigiar 6.800 ônibus

Para tentar diminuir os abusos, a Secretaria municipal de Transportes quer dobrar o número de fiscais e o valor das multas. Mesmo assim a tarefa vai ser difícil: hoje são 6.800 ônibus e 454 linhas rodando no município. A fiscalização tem apenas 40 homens. Por mês, a secretaria recebe em média 1.700 reclamações pelo telefone 194. A relação é de 170 ônibus para cada homem. Se todos resolvessem trabalhar sem descanso os 30 dias do mês, teriam que vigiar pelo menos cinco ônibus cada um, 24 horas por dia. Isso sem contar os 20 mil táxis, também responsabilidade dos fiscais.

Não podemos multar baseados apenas na reclamação. É preciso checar na rua - disse o presidente da Superintendência Municipal de Transportes Urbanos (SMTU), Paulo Roberto Paiva.

Segundo o boletim do serviço de reclamações da SMTU, no mês passado 842 pessoas se queixaram de ônibus que não pararam no ponto. O excesso de velocidade foi alvo de 218 ligações. Curiosamente, apenas seis reclamaram de ônibus cheios demais. Cento e cinquenta e três passageiros fizeram queixa sobre o comportamento dos motoristas.

A família de Manoel nunca ligou para o 194 para reclamar de motorista de ônibus, mas tem todos os motivos para isso. Desde que ele morreu, sua filha Eucy da Silva Lima vem fazendo uma maratona por cartórios, fóruns e escritórios de advocacia.

Apesar dos contratemplos, por enquanto, o placar é Eucy 10, Auto Viação Jurema 0. A empresa perdeu os dez recursos que impetrou na Justiça, mas até agora, além dos R\$ 5 pagos pelo motorista, não pagou nada de indenização à família. A ação permite até 13 recursos. Em setembro de 95, o juiz Édson Sciscinio Dias determinou a apreensão de quatro ônibus da empresa, para o pagamento da indenização, avaliada em R\$ 400 mil, fora as multas. Como o estado não tem garagens para guardar ônibus, Eucy teve que pagar a estada dos veículos em garagens particulares. A empresa conseguiu liberar os ônibus para guardar em sua própria garagem e, segundo Eucy, vendeu um deles. Procurada pelo GLOBO, a Jurema não retornou a ligação. O último recurso está nas mãos do vice-presidente do Tribunal de Alçada, Dauro Ignacio.

As pessoas que andam de ônibus são humildes e muitas vezes não têm como exigir seus direitos. Eles (os empresários de ônibus) têm dinheiro e acham que podem tudo - disse Eucy.

Família de Manaus também não recebeu indenização

Se acompanhando de perto o processo já leva tanto tempo imagine quem está em Manaus. É o caso da família da secretária Maria de Fátima de Andrade. Vinda de Manaus, ela estava passando as férias no Rio em 1992. O ônibus da Viação Real no qual Maria de Fátima viajava bateu, em Copacabana, e ela caiu pela porta, que também estava aberta. Morreu na hora, com traumatismo craniano. A família de Fátima é de Manaus e não tinha condições de vir ao Rio acompanhar o processo. Até hoje a indenização não foi paga.

Difícilmente os motoristas são punidos. O que deixou a porta aberta no caso de Manoel, Césarino Teixeira Nunes, foi condenado a um ano e quatro meses; mas, por ser primário, não passou uma noite na prisão. Segundo Eucy, ele continua trabalhando. Condenações como essa são raras. A punição maior prevista pela SMTU é a proibição de dirigir coletivos, mas o presidente admite que ela raramente é aplicada.

Para as vítimas, os prejuízos são grandes. O programador visual Ricardo Gaulia que o diga. Há dois anos, um motorista da linha 498 arrancou com o ônibus na hora em que

ele subia com o filho de 3 anos no colo. Gaulia conta que ficou preso, esmagado entre o ônibus e o poste. O veículo andou e ele ficou caído na calçada. Resultado: fratura exposta do braço esquerdo, perda de substância óssea, várias fraturas nas costelas e uma lesão no nervo que lhe fez perder os movimentos da mão por seis meses. O menino teve lesão na musculatura da coxa. Dois anos, duas cirurgias depois e R\$ R\$ 30 mil a menos na conta bancária, Gaulia luta na Justiça contra a empresa Breda para ser indenizado, enquanto espera pela terceira operação.

Tive que vender bens para poder pagar o tratamento, já que não podia trabalhar - diz ele. Entre os bens que Gaulia vendeu estão seu carro e sua moto. Agora, se ele não pegar táxi, tem de andar de ônibus.

Anexo 4

17/03/1999

Aydano André Motta

Berenice Seara

Ônibus mantêm faturamento imune à inflação

Número de passageiros cai, mas arrecadação sobe com desequilíbrio na oferta do serviço e o controle do cálculo da tarifa

Fica faltando apenas a lei da gravidade - porque a lei da oferta e da procura já foi revogada pelos empresários que controlam o sistema de ônibus no Grande Rio. Donos de um negócio que, só na capital do estado, perdeu 700 mil clientes nos últimos quatro anos e meio, eles mantiveram intacto seu faturamento, à prova de inflação e outras tormentas. E apesar de as passagens terem sido reajustadas acima de todos os índices

oficiais deste período, a Superintendência Municipal de Transportes Urbanos (SMTU) recebeu dos representantes do setor um pedido de reavaliação dos custos do sistema, incluindo o recente aumento do óleo diesel e o futuro dissídio dos rodoviários. Para os trabalhadores cariocas, má notícia à vista: deve ser autorizado, nas próximas semanas, um novo reajuste para as passagens de ônibus na cidade.

De aumento em aumento, a passagem unificada do Rio, que custava R\$ 0,35 em agosto de 1994 (início do real), hoje está em R\$ 0,70. O reajuste acumulado (100%) bate a inflação em 26%. Não é só. Dizem os empresários - e confirma a Secretaria municipal de Trânsito - que as roletas dos ônibus cariocas giram hoje 4,8 milhões de vezes por dia, contra 5,5 milhões em agosto de 1994. O número caiu, segundo os donos do negócio, por causa de vans, ônibus piratas e do aumento da frota de automóveis.

Preço da passagem subiu apesar de a procura ter caído

A procura pode até ter caído, mas o preço subiu - e o prejuízo passa a quilômetros de distância. Fazendo as contas, no início do real os empresários de ônibus do município faturavam R\$ 1,925 milhão por dia. Hoje, arrecadam R\$ 3,36 milhões - 74,54% a mais. No período, a inflação no Rio, apurada pela Fundação Getúlio Vargas, pára em 73,98%. São os empresários que informam ao poder público todos os números da conta que regula o preço da tarifa - especialmente a quantidade de pessoas transportadas, dado aceito pacificamente pelos governos, que não têm como aferi-la. Mesmo usando dados fornecidos pelas empresas, os órgãos que fiscalizam os serviços de transportes concedidos (além da SMTU, há o Detro, que cuida das linhas intermunicipais) ainda conseguem errar na conta - a favor de quem recebe, contra quem paga.

"Não erramos nos cálculos", garante secretário

Foi o que constatou o secretário estadual de Transportes, Raul de Bonis, ao assumir o cargo, dois meses atrás. Bastou refazer o cálculo de 160 linhas intermunicipais para descobrir que mais da metade cobrava acima do que deveria ser o valor máximo encontrado nas planilhas de custos. Uma delas chegava a ter o preço da passagem 144%

mais alto. O governador Anthony Garotinho decretou a redução das tarifas de quem cobrava a mais. As empresas recorreram e a discussão foi parar na Justiça.

Estamos convictos de que não erramos nos cálculos. A redução das passagens é uma questão de justiça tarifária - argumenta De Bonis, que, após a última reunião com os empresários, decidiu levar a questão ao governador e, provavelmente, à Justiça.

Um dos fatores que equilibra as contas a favor das empresas é justamente o desequilíbrio na oferta do serviço na cidade. A Zona Sul, a região da Tijuca e uma parte da Zona Norte têm, segundo estimativa da própria Fetranspor (Federação das Empresas de Transporte Rodoviário do Rio), uma frota 20% maior do que seria suficiente. Enquanto em Copacabana há um ônibus para cada 88 habitantes, em Campo Grande a relação é de um para 449.

O excesso de oferta é fundamental para manter o equilíbrio econômico-financeiro das empresas - assume Luiz Carlos Urquiza Nóbrega, superintendente da Fetranspor. - Mas nenhuma linha surge por acaso ou porque os empresários querem. Eles atendem a pedidos dos moradores.

A distorção se explica numa equação simples: a soma de custos do sistema - rigorosamente todos, dos salários dos rodoviários a investimentos em renovação da frota - é dividida pelo índice de passageiro por quilômetro percorrido, o IPK. Na Zona Sul, é comum as pessoas entrarem e saírem do ônibus numa distância de três ou quatro pontos - os quilômetros são poucos, os passageiros, muitos. Na outra ponta (lugares como Santa Cruz, Bangu e Campo Grande), os ônibus já saem lotados de passageiros que só saltam no ponto final, no Centro. Pela receita dos empresários, eles têm de se apertar, porque não é lucrativo deslocar mais carros para aqueles lados.

É um negócio à prova de prejuízo. Pode-se perder clientes que o faturamento não cai - constata o vereador Edson Santos (PT), que já presidiu a Comissão de Transportes da Câmara.

Presidente da SMTU quer contar passageiros do sistema

Iniciante na função de mediador entre poder público e empresários, o presidente da SMTU, Antônio Germano, há dois meses no cargo, já sente o tamanho da tarefa que terá

de encarar. Caberá a ele encaminhar ao prefeito Luiz Paulo Conde um parecer sobre o próximo reajuste.

Os empresários fornecem os dados e não tenho como discuti-los agora. Como saber se um pneu dura mesmo 80 mil quilômetros? Ou quantos passageiros eles realmente transportam? - defende-se. - Botei fiscais para contar os passageiros de uma linha. Levou dez dias. Imagine contar em mais de 400 linhas! Terei de usar parâmetros deixados pelos meus antecessores, mas se eu ainda estiver aqui ano que vem, a história vai ser diferente - garante ele, novato numa briga antiga, que historicamente sempre tem os mesmos vencedores.

Fetranspor dá nota 7,5 ao serviço

Nem mesmo para o superintendente da Fetranspor, Luiz Carlos Urquiza Nóbrega, os ônibus da Região Metropolitana merecem nota máxima. Embora, para ele, a culpa seja do poder público e não das empresas.

Sem corredores de tráfego para evitar engarrafamentos e com terminais rodoviários em péssimas condições, acho que o sistema merece nota 7,5 - admite.

Não param aí as divergências entre Governo e empresários. Algumas têm raízes históricas, segundo Urquiza. Ele cita a estruturação do sistema, feita pelo Detro há 17 anos, como explicação para as diferenças apontadas pela Secretaria de Transportes nas planilhas de custos que levaram à atual queda-de-braço.

Existe um esquema para cada microrregião homogênea, uma espécie de câmara de compensação por área - afirma. - Os ônibus que cumprem trajetos mais curtos custam um pouco mais exatamente para que os que rodam mais possam ser mais baratos. Isso explica a diferença - sustenta.

Urquiza acha que o faturamento do setor precisa manter-se imune à inflação para que os ônibus, responsáveis por 94% dos passageiros do Grande Rio, continuem a rodar.

A estabilidade é a alma dos serviços concedidos. Se não houver equilíbrio econômico-financeiro, o serviço vai cair de qualidade. É só ver o que aconteceu com os trens urbanos e as barcas - exemplifica.

O contraste que atrasa a vida dos passageiros

Zonas Sul e Norte têm ônibus demais; Zona Oeste e Baixada sofrem com carros de menos

Poucos contrastes da vida carioca são tão impressionantes como os gerados pelo desequilíbrio no transporte rodoviário. A multidão que usa o serviço na região metropolitana pode ser dividida em dois grandes grupos - os que têm ônibus demais passando na porta, e os que não têm ônibus quase nenhum à disposição. Os primeiros vivem na Zona Sul e na Zona Norte e só lamentam o engarrafamento agravado pela quantidade de carros; os outros padecem pela Zona Oeste e pela Baixada Fluminense e dedicam uma quantidade imensa de horas todos os dias exclusivamente à tarefa de ir e vir.

O operário Pedro Romeiro usa de toda disposição possível para encarar o desequilíbrio. Todo dia, ele sai de casa, em Guapimirim, às 5h30m, para estar no Centro do Rio às 8h. Na volta, ele chega ao fétido Terminal Américo Fontenelle às 17h30m, mas só desce em casa às 20h30m. São pelo menos cinco horas diárias dentro de um ônibus - isso nos raros dias em que não enfrenta nenhum engarrafamento. E cada passagem custa R\$ 2,67.

O serviço é muito ruim. Na segunda-feira, o ônibus veio com mais de cem pessoas, quando a lotação é 74. Quem não entrasse, ia esperar mais 40 minutos - conta ele, que, ano passado, trabalhava na Barra e levava oito horas para ir e voltar.

Ana Paula Lacombe, de 21 anos, subgerente de uma loja no Rio Sul que mora em Ipanema, está na outra ponta. A quantidade de ônibus que passam pela Rua Visconde de Pirajá em direção ao shopping de Botafogo é tamanha, que ela deixa o carro com o irmão durante a semana.

Agora, carro só no fim de semana - alegre-se Ana Paula, que ainda assim reclama do serviço.

- Os ônibus são muito barulhentos e os motoristas, imprudentes.

Anexo 6

11/12/2005

Uma roleta-russa todo dia na volta para casa

Tragédia do 350 traz à tona o duro cotidiano de 720 mil pessoas que embarcam em ônibus à noite no Rio

Carla Rocha

Juliana Sartore

Ao embarcar no ônibus, a manicure Soraia, de 45 anos, tem a estranha sensação de que faz roleta-russa.

- A gente tem até vontade de chorar - resume.

Casada e mãe de dois filhos, Soraia Carneiro viaja à noite para Anchieta a bordo do ônibus 296. Ela é uma das cerca de 720 mil pessoas que a Rio-Ônibus - que reúne 47 empresas rodoviárias da cidade - calcula que fazem, todos os dias, as viagens noturnas de volta para casa. Os que viajam à noite, em sua maioria trabalhadores e estudantes, cada vez mais assustados com o crescimento da violência, representam 20% do movimento diário de 3,6 milhões de passageiros da cidade.

Os motivos de tanto medo saltam das estatísticas oficiais. De 2000 a 2005, 633 ônibus foram destruídos no estado, sendo 303 incêndios e 330 depredações. A maioria desses episódios de violência aconteceu no Rio. As estatísticas de assaltos a ônibus são outro pesadelo. Só até outubro passado, o total de assaltos somava 6.274 contra 5.196 registrados em todo o ano passado. Segundo a Secretaria estadual de Segurança, o número de casos tem diminuído nos últimos cinco meses: em maio foram 746; em junho, 668; em julho, 665; em agosto, 628; em setembro, 612; e em outubro, 604.

As pessoas sentem-se inseguras. Isto é um fato real, não podemos negar. A maioria dos casos de violência em ônibus acontece próximo de favelas. As depredações e incêndios, em geral, são represálias a uma operação policial ou à morte de um traficante pela polícia - diz o diretor de marketing da Federação das Empresas de Transporte de Passageiros (Fetranspor), João Augusto Monteiro.

Empresa foi condenada a indenizar passageiro

O caso é tão sério que o contato publicitário Cledvaldo Jorge Fernandes de Souza ganhou a primeira ação judicial contra uma empresa de ônibus em 2003. A Rubranil - que também é concessionária da linha 350 (Passeio-Irajá) que teve um ônibus incendiado no mês passado - foi condenada em primeira instância a pagar cem salários-mínimos de indenização a Cledvaldo, mas recorreu da decisão. A briga judicial continua.

Não desisto nunca. Temos que lutar pelos nossos direitos - diz Cledvaldo, que foi assaltado em 2001, época em que chegava a pegar dez ônibus por dia visitando clientes. - Fiquei revoltado porque o motorista não quis registrar o assalto na delegacia porque não tinham roubado a empresa, mas os passageiros. É um absurdo.

O presidente da Rio-Ônibus, Lélis Marcos Teixeira, está negociando com a Secretaria de Segurança a criação de um grupo policial para investigar assuntos relacionados à violência contra ônibus. Mas alega que a segurança é uma obrigação do estado e que os pedidos de indenização acabam sendo derrubados em segunda instância.

Alguns advogados procuram tirar proveito da situação. Neste caso do incêndio do 350 o que a empresa podia fazer? Nossos funcionários também correm perigo e cada ônibus incendiado custa cerca de R\$200 mil. O risco é tão grande que há dez anos nenhuma empresa aceita fazer o seguro.

Os rodoviários são tão vítimas quanto os passageiros. Um deles, que pediu para não se identificar, disse que ficam visados pelos bandidos se tentarem evitar um assalto:

Fazemos o mesmo trajeto todos os dias. É muito perigoso - disse ele.

Como na guerra, restam aos passageiros táticas de sobrevivência. Um cuidado é não andar com jóias - relógios, só de camelô. Alguns truques são arriscados: fingir que dorme para escapar de um assalto pode irritar o bandido. Ou pesados para o bolso: descer do ônibus ao identificar num passageiro um potencial assaltante.

A minoria que nunca foi assaltada ou assistiu a um assalto num ônibus, apesar de usar o meio de transporte há anos, atribui a sorte ao divino.

- Graças a Xangô nunca me aconteceu nada - comemora a empregada doméstica Maria Elizabeth, que viaja para Deodoro, sempre no fim da noite.

Estreante, Fabiana da Silva Cruz, de 21 anos, começou a pegar ônibus na semana passada:

- Como já fui roubada por um cara que puxou a minha bolsa pelo lado de fora do ônibus, na Central do Brasil, evitarei sentar perto da janela - afirmou Fabiana, contando que, ao trocar o metrô pelo ônibus, terá uma economia de cerca de R\$60 por mês.

O medo viaja na linha Passeio-Irajá

A molecada da favela de Maguinhos embarca e ameaça incendiar o ônibus. O efeito é paralisante. Os passageiros do 350 (Passeio-Irajá) não pregam o olho. Sentam-se perto da janela. O fantasma do ataque ao ônibus, ocorrido há duas semanas, ronda as viagens, principalmente à noite.

As pessoas estão mais assustadas do que nunca, querem sentar perto da janela ou da porta. A realidade dentro do ônibus mudou muito - diz a estudante Rosilaine Rodrigues, de 19 anos, depois de mais um dia de faculdade de manhã e trabalho numa empresa de telemarketing até a noite.

Durante a viagem, muitas vezes, percebe-se nos pontos de ônibus parentes dos passageiros esperando por eles.

- Enquanto eu não chego, meu marido não dorme - admite Luciana dos Santos, de 32 anos, casada, mãe de dois filhos e moradora de Olaria.

Manifestação contra a violência e pelas vítimas do 350

Cerca de 150 pessoas participam de ato na rua de Brás de Pina onde ônibus foi incendiado

Cerca de 150 pessoas participaram de um protesto contra a violência ontem pela manhã, na Rua Irapuá, em Brás de Pina, onde o atentado contra um ônibus da linha 350 (Passeio-Irajá) matou cinco pessoas no último dia 29. Parentes das vítimas, moradores da região, religiosos e representantes do Viva Rio reclamaram do descaso das autoridades. Durante a passeata, que recebeu o nome de "Ato pela paz e em solidariedade às vítimas do 350", os manifestantes cantaram, rezaram e fizeram um minuto de silêncio.

A maioria carregava flores e cartazes de protesto. O ato, que começou às 9h, foi organizado pelo Fórum Pela Paz, que reúne moradores de Brás de Pina, Penha-Circular e Vila da Penha. Entre os parentes de vítimas, estava Marilena Lima de Sá, sobrinha de Luiz Antônio Carvalho Vieira, de 52 anos, que morreu no atentado.

- Viemos pedir a colaboração da sociedade. Antropólogos, sociólogos, educadores, todos temos de nos mobilizar para discutir essa situação de barbárie - disse Marilena.

Além de matar cinco pessoas, o incêndio no ônibus deixou 14 feridos. Pai de Viviane Souza Euzébio, de 21 anos, que sofreu queimaduras no atentado, José Messias participou da manifestação de ontem. Ele disse que a menor de 13 anos que foi detida acusada de participar do ataque também é uma vítima.

- A prisão não resolve essas coisas. As autoridades precisam tomar mais providências - disse.

Messias contou que Viviane, que está internada em estado grave com 60% do corpo queimados no Hospital do Andaraí, tinha acabado de sair da faculdade quando o 350 foi atacado.

- Ela ia se formar no fim deste ano. Apesar do estado grave, Viviane está consciente - disse.

Parentes de vítimas de outros episódios violentos também participaram da passeata. Cleyde Prato Maia, mãe de Gabriela Maia, que morreu baleada na estação de metrô de São Francisco Xavier em março de 2003, disse que resolveu participar da manifestação para prestar solidariedade.

A sociedade tem culpa por não cobrar mais dos nossos governantes. É muito importante haver mobilização - disse ela, que organiza o movimento Gabriela - Sou da Paz.

O coordenador da área de segurança pública do Viva Rio, Pedro Strovenberg, comentou que a área onde ocorreu o ataque vem sendo negligenciada há anos pelos governantes.

Anexo 7

27/04/2008

Uma licitação sob sigilo

Cesar não divulga edital de concorrência para 420 linhas de ônibus a seis meses da eleição

Paulo Marqueiro

Numa época em que o bonde era o dono das ruas, o empresário Octavio da Rocha Miranda inaugurou, em 1908, a primeira linha de ônibus do Rio: os "auto-omnibus" Daimler faziam o trajeto Praça Mauá-Passeio Público. Cem anos depois, essa história que já teve muitas idas e vindas está para ganhar um capítulo decisivo: a prefeitura deverá licitar cerca de 420 linhas de ônibus cujas permissões acabam em agosto, a dois meses das eleições para prefeito. É o que promete Cesar Maia em seu último ano de mandato: "Haverá licitação", diz ele, que não quer dar detalhes sobre o processo, alegando que o assunto requer discricção. Das linhas em operação no Rio, apenas dez foram objeto de concorrência pública. Perguntado se não pretendia deixar a tarefa para o próximo governo, Cesar não respondeu.

A decisão deverá desagradar ao Sindicato das Empresas de Ônibus (Rio Ônibus), que recentemente propôs à prefeitura um projeto de racionalização das linhas em troca da prorrogação das permissões. Ônibus articulados circulariam em vias exclusivas, parando em estações-tubo climatizadas, onde o passageiro compraria o bilhete com antecedência. O sindicato disse que ainda não foi informado oficialmente sobre a decisão do prefeito e, por isso, continuará discutindo as propostas.

Renovações das permissões podem ir até 2048

A Constituição de 1988 determina que serviços públicos, como os dos ônibus, sejam licitados. Mas, há duas décadas, as permissões vêm sendo mantidas. Em 1998, as empresas conseguiram convencer os vereadores a aprovar a lei complementar 37/98, que permitia a prorrogação das permissões por dez anos, renováveis por iguais períodos. O então prefeito Luiz Paulo Conde vetou o projeto, mas, em 12 de agosto de 1998, a Câmara derrubou o veto. Como uma outra lei aprovada na Casa estabelecia o máximo de 50 anos para as concessões, os vereadores, na prática, autorizaram que as permissões fossem renovadas até 2048.

A decisão gerou protestos. O PT entrou com uma representação contra a decisão da Câmara. Cesar anunciou, em 2003, que iria argüir a inconstitucionalidade da lei. Em novembro do mesmo ano, o Ministério Público estadual moveu uma série de ações para obrigar o estado e o município a licitem as linhas de ônibus. Em 2004, a 4ª Vara de Fazenda Pública deu um prazo de 180 dias para que a Prefeitura do Rio lançasse edital de licitação das linhas, mas as empresas conseguiram, na Justiça, sustar a concorrência. Na sexta-feira, o Ministério Público informou que "as empresas se utilizam de todos os artifícios jurídicos e recursos existentes na legislação processual, a cada decisão dos juízes, para adiar cada vez mais a solução final das ações". O MP diz ainda que a quase totalidade dos recursos das empresas já foi julgada improcedente, mas acabou retardando as ações.

Longe do imbróglgio jurídico, o serviço prestado pelas empresas de ônibus da cidade foi alvo de 9.135 reclamações entre 1º de janeiro de 2007 e 15 de abril de 2008, de acordo com a Ouvidoria da Secretaria municipal de Transportes. As cinco empresas com as piores médias são a Viação Top Rio, com média de 2,89; a Madureira Candelária (2,59); a Auto Diesel (2,27); a Santa Sofia (2,20) e a Rubanil (2,04). As médias levam em conta o número de reclamações em relação ao tamanho da frota.

Ainda de acordo com a Ouvidoria, o desrespeito aos pontos de parada é responsável pelo maior número de queixas: 2.501. Em seguida, no rol das reclamações, aparecem o mau comportamento do motorista (655); a escassez de ônibus (587); o mau estado da frota (237) e a frequência irregular (210).

Em cem anos de história dos ônibus no Rio, as licitações públicas foram raras. Segundo o pesquisador Sérgio Balloussier, na década de 70 a prefeitura licitou linhas de frescões para 13 regiões da cidade. Das empresas vencedoras, apenas duas continuam operando: a Redentor e a Real. Para ele, quando houve licitação, ela foi malfeita:

A legislação diz que para haver licitação é preciso no mínimo dois anos de estudo.

Segundo Balloussier, cerca de 85% das linhas em operação foram criadas nos anos 60 e continuam do mesmo jeito, apesar das transformações da cidade nos últimos 40 anos.

As linhas são as mesmas, mas os ônibus - que transportam cerca de 80% dos passageiros do Rio - mudaram bastante. O jornalista Sílvio Rabaça, que prepara um livro sobre o vaivém de lotações, ônibus elétricos e outros carros que marcaram época, lembra que o Rio já teve ônibus de dois andares, apelidados de chope duplo. Eles eram

operados pela Excelsior, que pertencia à Light. A novidade foi anunciada no GLOBO em 7 de abril de 1926: "Foi uma nota de grande animação a experiência proporcionada hoje, pela Light, nos seus novos omnibus imperiaes".

Os telefones para reclamações sobre ônibus são: 2527-8347 (de 9h30m a 17h) e 2286-8010 (de 7h a 19h).

Anexo 8

03/01/2010

Paes fecha 1º ano licitando linhas de ônibus

Edital exige ônibus articulados e equipados com GPS em 16 linhas ligando Zona Oeste ao Centro e à Zona Norte

Selma Schmidt

No último ato de seu primeiro ano de governo, o prefeito Eduardo Paes deflagrou o processo de licitação das primeiras linhas de ônibus da cidade, uma das 83 promessas que fez durante a campanha eleitoral, listadas pelo GLOBO, e que são mantidas por ele em sua mesa de trabalho. O edital de concorrência para a escolha da empresa que terá a concessão de 16 linhas que interligam bairros da Zona Oeste e a região com o Centro e a Zona Norte acaba de ser publicado. Os trajetos eram operados pela Viação Oriental, que não corrigiu problemas apontados no serviço por ela prestado e, desde setembro, estão sob a responsabilidade temporária de um pool de empresas.

A licitação, que consolida a cassação da permissão da Oriental, vem acompanhada de outras mudanças no setor de transportes. O edital determina que o futuro concessionário opere com ônibus articulados nas linhas para o Centro. Ele terá ainda a obrigação, de forma pioneira, de implantar o sistema de GPS acoplado às catracas de todos os 280 veículos, que deverão transportar cerca de 50 mil passageiros por dia.

— Com isso, teremos o controle eletrônico total da frota. Saberemos não somente se os ônibus estão cumprindo itinerários, como também quantos usuários passam pelas roletas dos coletivos, um dos parâmetros para fixar a tarifa — explica o secretário de Transportes, Alexandre Sansão.

O prazo de concessão das 16 linhas é de cinco anos, prorrogáveis uma única vez por mais cinco. Os interessados terão de oferecer um lance mínimo de R\$7 milhões à prefeitura. Os próximos passos, adianta Sansão, serão licitar cerca de 30 outras linhas das viações Ocidental e Feital, também operadas pelo pool desde setembro.

Ao fazer um balanço de seu primeiro ano à frente da prefeitura, Paes classifica os transportes como a área mais difícil de administrar. Ele não destaca a possibilidade de

que outras linhas de ônibus em operação sejam licitadas. Uma lei, aprovada em 98 pela Câmara, estendeu por mais dez anos o prazo de permissão das linhas (esgotado em 2008), embora estabeleça a prorrogação ilimitada por iguais períodos.

— O que eu quero é uma boa prestação de serviço. Se tiver uma empresa de ônibus que esteja prestando um bom serviço, atendendo às demandas do poder concedente, não há problema nenhum. Esse processo não pode ser um factóide, como se tentou fazer no fim do governo passado (o ex-prefeito Cesar Maia acabou não licitando as linhas de ônibus, como anunciara). Quero licitar onde tem que licitar. Não vou dar linha para ninguém no canetaço e quem não estiver funcionando vai ter sua linha licitada.

Mas as grandes licitações no setor de transportes, diz Paes, serão as dos corredores expressos (BRTs ou Bus Rapid Transit), que serão postas na rua este ano. O prefeito inclui o Transcarioca (interligando a Barra à Penha) e o Transoeste (entre a Barra e Guaratiba) entre as três maiores obras de seu governo. Com os BRTs compete apenas o projeto Porto Maravilha. A promessa de implantação do bilhete único nos transportes já tem prazo definido.

— Farei o bilhete único em 2010 em qualquer hipótese, doa a quem doer. E pretendo sem subsídio — garante

Anexo 9

3/05/2008

Licitação prevê redução de ônibus na Zona Sul

Prefeito afirma que haveria diminuição de 50% no número de veículos na região.

Empresas querem aumentar tarifa

Fernanda Pontes e Paulo Marqueiro

A licitação das linhas de ônibus municipais - que deverá ocorrer até o mês que vem - prevê uma redução de até 50% do número de ônibus que circulam entre a Zona Sul e o Centro, segundo informou ontem o prefeito Cesar Maia. O diretor de Marketing da Fetranspor, João Augusto Monteiro, disse não ter sido informado sobre a redução, mas

adiantou que um estudo técnico vem sendo elaborado pela prefeitura visando à racionalização do transporte coletivo.

- O congestionamento é um dos principais problemas da cidade, é um impeditivo de crescimento e causa danos ao meio ambiente - disse Monteiro, sem dar detalhes.

As empresas de ônibus sempre tiveram grande resistência a reduzir sua frota. Os ônibus hoje dominam cerca de 80% do mercado.

Para Cesar Maia, que vinha mantendo sigilo sobre a licitação, a tendência é realizar a concorrência em duas etapas. A exemplo de concessões de rodovias federais, a concorrência não terá como objetivo obter arrecadação, mas vantagens para usuário.

Mais oferta de ônibus que de passageiros na Zona Sul

Atualmente, os principais eixos viários entre a Zona Sul e o Centro estão repletos de ônibus. Em determinados horários, há mais oferta de veículos que de passageiros na Zona Sul. Mas alguns usuários do transporte reclamam da espera nos pontos:

- Fico até meia hora esperando o ônibus que me leva para o Cosme Velho, mas outras linhas passam com tanta frequência que circulam vazias - disse Lúcia Vasconcelos, de 19 anos, enquanto aguardava o 180 (Estrada de Ferro-Cosme Velho) em frente ao Edifício Avenida Central.

Apesar da proximidade com o metrô, circulam na Rio Branco diariamente 248 linhas de ônibus municipais e intermunicipais, somando mais de 1.900 veículos.

Em Copacabana, a quantidade de ônibus também é motivo de reclamação de moradores.

- Basta ficar cinco minutos no ponto de ônibus que passam dois ou três 474 (Jacaré-Jardim de Alah) seguidos. A maioria circula vazio. Para que tanto ônibus? - pergunta a moradora Shirley Pacheco.

Já Simone da Silva Monteiro lamenta que o 457 (Abolição-General Osório) passa com maior intervalo:

- Antigamente tinha uma grande oferta dessa linha de ônibus, mas a frota foi reduzida - afirma.

O aposentado Luciano Castelo é favorável à redução dos ônibus nas ruas, mas disse que isso só pode ser feito com a ampliação do metrô:

- Primeiro tem que ampliar a rede do metrô. Antes disso, não dá para reduzir os ônibus. Como ficam os passageiros?

Fetranspor pede aumento para compensa alta do diesel

A Fetranspor informou ontem que vai pedir à prefeitura um aumento de até 7% do valor da tarifa de ônibus em consequência do aumento do preço do óleo diesel. Segundo o diretor de Marketing, João Augusto Monteiro, o percentual deve representar para o usuário um aumento de R\$0,10 a R\$0,13.

Decisão em ano eleitoral gera críticas

A decisão do prefeito Cesar Maia de licitar 420 linhas de ônibus a quatro meses das eleições é alvo de críticas da oposição. A vereadora Andréa Gouvêa Vieira (PSDB) disse que o mais razoável, levando-se em conta que Cesar está em seu último ano de mandato, seria deixar a missão para o próximo governo. Segundo ela, o novo prefeito teria oportunidade de fazer um plano mais amplo, que incluísse a implantação do bilhete único:

- Ele tem o direito de fazer a concessão, que está acabando, mas isso não é razoável, porque vai ficar um transporte capenga. Essa é uma questão que exige discussão, audiência pública. Os candidatos a prefeito precisam se manifestar. Além disso, o prefeito deveria ter iniciado esse processo ano passado, para que agora ele estivesse maduro.

Andréa disse que semana que vem pedirá a instalação de uma comissão especial na Câmara para acompanhar a licitação das linhas de ônibus.

A licitação em ano eleitoral é criticada também pelo vereador Eliomar Coelho (PSOL):

- O ideal seria que ele prorrogasse essa decisão por seis meses, oito meses, até um ano, para que o próximo prefeito tomasse as providências necessárias. Mas a medida vai para a Câmara, que privilegia os interesses das empresas de ônibus, e a Câmara pode acabar prorrogando a permissão por dez anos.

O vereador Luiz Antônio Guaraná (PSDB) diz que uma licitação agora "é extremamente perigosa" e cobra mais estudos:

- Uma licitação em ano de eleição e sem um estudo prévio é, no mínimo, esquisita - diz ele.

Anexo 10

17/05/2008

Licitação incendeia a Câmara

Manobra para prorrogar concessões inclui até fraude em assinatura

Célia Costa

A concessão de 420 linhas de ônibus do município, cujo prazo expira em julho, está fazendo a Câmara de Vereadores pegar fogo a apenas cinco meses das eleições. Uma manobra de parlamentares, que inclui até troca de acusações de uso indevido de assinaturas, quase conseguiu aprovar um projeto de lei que permitiria a prorrogação das concessões por mais dez anos. Em abril, o prefeito Cesar Maia anunciou que faria licitação para as linhas. A decisão do prefeito, que está em seu último mandato, foi alvo de críticas.

O projeto de lei prorrogando as concessões, que teve parecer favorável de várias comissões, sequer foi publicado em Diário Oficial. A votação, que estava prevista para ontem, foi suspensa depois de muita discussão na tarde de quinta-feira.

O líder do governo na Câmara, Paulo Cerri (DEM), disse que alertou a presidência de que seria inaceitável a votação de um projeto como esse, em caráter excepcional e numa sexta-feira, dia de pouco movimento na Casa. Para aumentar a confusão, três vereadores do DEM se disseram surpresos ao verem suas assinaturas no projeto. Um deles, Alexandre Cerruti, afirmou ter dado a sua assinatura dias antes a um parecer que levaria ao arquivamento de um projeto do vereador Eliomar Coelho (PSOL), que prevê a mudança na lei de concessões para impedir prorrogações.

- Não sei como a minha assinatura foi parar nesse projeto de lei. Rasurei o documento e entrei com um pedido para que a presidência a desconsidere - disse Cerruti.

Wanderley Mariz, colega de partido de Cerruti, disse que sua assinatura foi igualmente usada de maneira indevida e também recorreu. Paulo Cerri, líder do governo, afirmou que a manobra foi uma tentativa de golpe:

- É um procedimento inaceitável, que nunca vi nessa casa. Na terça-feira, vamos nos reunir para pedir que o caso seja apurado - diz Cerri, que pretende discutir a licitação em audiência pública no dia 2 de junho.

A vereadora Andréa Gouvêa Vieira (PSDB) tentou instalar uma comissão especial na Câmara para acompanhar o processo licitatório, mas, segundo ela, o líder da bancada governista barrou a iniciativa.

Ontem, o projeto de lei sumiu. Até vereadores que o tinham assinado sabendo que seria a prorrogação da concessão não conseguiram tirar cópias. O autor, que segundo parlamentares seria o vereador Jorge Mauro (DEM), não foi visto na Casa e nem atendeu às ligações do GLOBO.

Anexo 11

3/09/2008

Donos de Ônibus têm rede de proteção na Câmara

Chico Otávio e Cássio Bruno

O slogan de campanha, "Estamos juntos, amarrados e misturados", sugere um pacto do vereador Jorge Mauro (DEM) com os seus eleitores. Mas, para além da propaganda política, a carreira deste ex-telefônico, nascido no Jacarezinho, tem revelado junções, misturas e amarrações mais fortes com outros interlocutores. Com a campanha de 2004 praticamente financiada por empresas de transporte urbano, Jorge Mauro soube retribuir o agrado. Como presidente da Comissão de Transporte e Trânsito da Câmara Municipal, teve uma atuação ativa no sentido de barrar ou ignorar projetos que representassem aumento de gastos ou contrariassem o setor que bancou a sua candidatura.

A comissão presidida por Jorge Mauro é o escudo dos empresários do segmento no Legislativo. Projetos de leis simples, como a obrigatoriedade de equipar os coletivos com ar-condicionado caso as frotas sejam renovadas ou ampliadas, até os mais polêmicos, como o que prevê a punição das empresas que não utilizarem cobradores das

passagens nos veículos, recebem pareceres contrários e, com isso, não podem ser aprovados no plenário da Casa.

Maiores doadores são do Grupo Guanabara

Há outros caminhos para o veto. Projetos de lei que determinariam algum tipo de desconto nas passagens dos ônibus para estudantes e gratuidade nas tarifas para gestantes com gravidez de risco, desempregados e portadores de doenças crônicas, como renais, transplantados e portadoras do vírus HIV, são arquivados ou sequer recebem uma análise pela Comissão de Transporte e Trânsito. Outros ficam parados dentro das gavetas. Entre eles, o que obriga os ônibus adaptados para portadores de deficiências a passarem nos pontos em intervalos de 60 minutos.

Jorge Mauro é apenas um dos 50 vereadores cariocas. Sua atuação, porém, revela um modelo de pressão de pouco barulho e resultados expressivos. Ao desembolsar cerca de R\$119 mil dos R\$214 mil arrecadados para a sua campanha em 2004, o Grupo Guanabara - um dos maiores do país, comandado pelo empresário Jacob Barata e que conta com pelo menos 4.200 ônibus distribuídos por 20 empresas - demonstra saber o que estava fazendo.

Na luta contra qualquer tipo de mudança que afete o lucrativo negócio, as empresas de ônibus atuam em duas frentes. Além de montarem um cordão de isolamento para embargar os projetos indesejáveis na Câmara, elas apostam alto na Justiça Estadual, com a chamada indústria dos recursos. Foi uma combinação dessas duas alternativas que impediu o prefeito Cesar Maia (DEM), em junho, de fazer licitações para linhas de ônibus municipais. A decisão, tomada pela 12ª Câmara Cível do Tribunal de Justiça, praticamente suspendeu o debate parlamentar sobre o tema no ano em que a Prefeitura teria de abrir o processo licitatório.

Mesmo que a Justiça tivesse negado a liminar, dificilmente o projeto de Cesar Maia teria futuro na Câmara. Apresentado como alternativa, o Projeto de Lei Complementar 65/2008, de autoria de quatro comissões permanentes, incluindo a de Transportes, ampliava por mais dez anos, prorrogáveis por iguais períodos, os prazos de concessões de linhas de ônibus na cidade (70% de todas as viagens na cidade são feitas por ônibus, sustenta o Plano Diretor de Transportes Públicos). O projeto, que mais uma vez trocava

as esperadas licitações por novas permissões, revoltou o vereador Eliomar Coelho (PSOL), que pediu ao Ministério Público que investigasse a Casa.

Há mais de 150 ações na Justiça para anular contratos

A manobra chamou a atenção do Ministério Público, que abriu um inquérito, em maio, para analisar o projeto. O A promotora Anabelle Macedo Silva, da 2ª Promotoria de Tutela Coletiva do MP, inclusive, realizou uma audiência pública para discutir o assunto, mas apenas os vereadores Eliomar Coelho e Andréa Gouveia Vieira (PSDB) compareceram ao encontro. Nenhum parlamentar membro da Comissão de Transportes e Trânsito - Jorge Mauro, Liliam Sá (PR) e Verônica Costa (PMDB) - participou.

A investigação levantou que há mais de 150 ações instauradas da Justiça, a pedido do Ministério Público, para anular contratos de linha de ônibus sem licitação, 49 deles na capital. Deste total, cerca de 30 já tiveram sentenças favoráveis, determinando a concessão, mas a medida não foi executada por conta de recursos que impedem o trânsito em julgado. Para o MP, só isso já seria suficiente para acordar a Câmara para a necessidade de aprovar projetos que garantissem a imediata licitação de todas as linhas. O presidente presidente-executivo da Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado do Rio (Fetranspor), Lélis Marcos Teixeira, defende a categoria e afirma que não há um lobby do setor na Câmara:

- Certamente, não temos nenhuma vinculação institucional com ele (Jorge Mauro). No últimos anos, o setor, que apanhou tanto com Kombis e vans, perdeu mais de 40% dos passageiros transportados. O município não tem fonte de custeio da gratuidade. Se alguma empresa tem alguma ligação, é inócua. O setor só tem perdido espaço, passageiros, falta de controle, falta de fonte de custeio para as gratuidades. Então, isso não se traduz em nenhum benefício. Está trazendo perdas.

Segundo Teixeira, há 232 empresas no estado que empregam quase 100 mil pessoas. Para ele, a melhoria da qualidade do transporte vai além da licitação.

- Da maneira que foi feita, não melhora. Deve estar incluída no Plano Diretor, investimentos em infra-estrutura, corredor exclusivo. O setor não recebe investimentos há anos - queixa-se.

O vereador Jorge Mauro, insistentemente procurado, não atendeu os repórteres.

Anexo 12

2/08/2009

A frota que emperra o tráfego

Ônibus se envolvem em acidentes 67 vezes mais que carros e são a maioria que enguiça

Ediane Merola

Apesar da importância do transporte coletivo para a solução dos problemas do trânsito urbano, os ônibus da cidade do Rio tornaram-se os vilões das ruas, devido à manutenção precária de uma frota cada vez mais envelhecida e à falta de punição para os maus motoristas. Um relatório inédito da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET-Rio), sobre ocorrências que provocaram engarrafamentos de janeiro a junho, indica que ônibus se envolvem em acidentes com reflexos no trânsito 67 vezes mais do que automóveis, comparando-se a quantidade de coletivos e carros de passeio que circulam nas ruas. Além disso, de todos os veículos que enguiçaram nesse período tumultuando o tráfego, mais da metade (54%) eram ônibus.

O estudo, que detalhou as 2.749 ocorrências registradas pelo Centro de Controle Operacional — incluindo obras, blitzes, passeatas, alagamentos, acidentes e enguiços — é o primeiro feito pela prefeitura. Antes, o município se limitava a divulgar as vias com mais acidentes e mortes.

Segundo o levantamento, são os acidentes que ocupam o topo do ranking: foram 1.279 (48% dos registros), sendo que em 350 (27,3%) havia ônibus envolvidos. Esse número representa 1,277% da frota de 27.387 ônibus e microônibus, segundo o Detran. As 344 ocorrências envolvendo carros particulares representam 0,019% da frota de 1.746.699 automóveis.

Segundo a Federação das Empresas de Transporte de Passageiros do Estado (Fetranspor), o transporte de passageiros na cidade do Rio é feito por 8.500 veículos. Sobre os altos índices de ocorrências envolvendo ônibus, a entidade argumenta que os coletivos rodam, em média, 300 quilômetros por dia, cerca de dez vezes mais do que os

automóveis. A Fetranspor diz ainda que os motoristas passam por treinamento constante.

No entanto, basta andar pelas ruas para constatar irregularidades, como as flagradas pelo GLOBO na última semana. O motorista de um ônibus enguiçado na Zona Sul, por exemplo, pôs o triângulo muito próximo ao veículo, o que contribuiu para causar um congestionamento.

Especialista defende fiscalização maior

Para a coordenadora de Educação do Detran, Janete Bloise, falta aos motoristas a experiência de conviver no espaço público. Segundo ela, além de oferecer treinamento aos profissionais, é necessário fiscalizar e punir os infratores.

— A tarefa de conscientizar o adulto depende de perseverança. É preciso resgatar a cidadania, mostrar ao motorista quanto vale uma vida — diz Janete. — É preciso mostrar que não há impunidade. Veja a Lei Seca. Não é numa palestra que faz mudar o comportamento. E, muitas vezes, as empresas não têm reserva técnica para liberar funcionário para a capacitação.

Diretor de Marketing e Comunicação da Fetranspor, João Augusto Monteiro diz que 11 mil motoristas, de um total de 40 mil profissionais, já participaram do programa Motorista Cidadão, oferecido pela entidade, em parceria com a Fundação Getúlio Vargas. Mas ele admite a carência de profissionais no mercado:

— As empresas têm dificuldade para contratar profissionais. Muitos motoristas foram atraídos para a construção civil, por exemplo. Já fizemos contato com a Secretaria estadual do Trabalho para recrutar e formar profissionais, que passam por avaliação técnica e psicológica — diz Monteiro.

Segundo o relatório da CET-Rio, o enguiço mecânico é a segunda maior causa de retenções na cidade, com 25% dos registros, a maioria referente a ônibus. Atualmente, a média de idade da frota de coletivos, segundo a Fetranspor, é 4,65 anos. Há dez anos, a idade média era 2,79 anos. Em 2006, a prefeitura ampliou para 11 anos a idade máxima dos ônibus que circulam no município. O secretário de Transportes, Alexandre Sansão, já anunciou que vai reduzir esse limite e determinou a realização de estudos para a

mudança. Segundo Monteiro, o crescimento desordenado do número de vans em algumas regiões contribuiu para o envelhecimento da frota:

— A concorrência é desleal. O ônibus carrega a gratuidade. A van, o pagante. Mas isso não impede investimentos. Hoje temos cerca de 800 ônibus adaptados para portadores de deficiência. E cerca de 50% da frota já têm câmeras de segurança.

Nos próximos meses, a CET-Rio vai aprimorar seu banco de dados para coletar mais informações das ocorrências. O objetivo é ampliar as estatísticas, que estão ajudando o município a elaborar estratégias para melhorar o trânsito. Todos os dados coletados pelos agentes nas ruas — como tipo de ocorrência, gravidade e local — são transformados num boletim, que é enviado instantaneamente para a imprensa e divulgado pela internet. O material coletado no dia a dia resultou no relatório que, segundo a presidente da CET-Rio, Cláudia Secin, está sendo importante para a prefeitura saber como agir ao primeiro sinal de congestionamento.

— Hoje, o boletim tem menos informação, para garantir a agilidade da ação — diz Cláudia.

Centro registra maior parte dos problemas

O levantamento mostra ainda que 43% das ocorrências são à tarde, 38%, de manhã, 14% à noite e 5% de madrugada. A localização dos registros também foi mapeada, e o Centro aparece em primeiro lugar (19,67% das ocorrências), seguido de Zona Sul (18,29%) e Avenida Brasil (12,69%).

— O Centro é um local de convergência, por onde circulam muitos carros diariamente, assim como a Zona Sul, que também serve de passagem para a Barra. Na Avenida Brasil, a alta velocidade contribui para as ocorrências — avalia o professor da Uerj e especialista em engenharia de transportes Alexandre Rojas, que aponta um fator que contribui para o aumento dos engarrafamentos. — A realização do boletim de ocorrência leva horas. O primeiro operador de trânsito a chegar deveria fazer isso, para liberar a via.

Operações de fiscalização também causam transtornos no trânsito. Das 195 realizadas até junho, 63% foram feitas pela Polícia Militar, 21,5% pelo Detro e 10,25% pela Secretaria municipal da Ordem Pública. A prefeitura também identificou os problemas

que causam reflexos de maiores proporções no trânsito. Passeatas, manifestações e blocos de carnaval somam 36% das ocorrências; 29% dos grandes congestionamentos são provocados por acidentes e 13% por operações de fiscalização.

— As manifestações sempre vão ocorrer na Candelária, na Primeiro de Março, na Presidente Vargas. Faz parte da democracia. Se não houver planejamento, o Rio para mesmo — diz Eva Vider, professora Escola Politécnica da UFRJ.

Anexo 13

5/11/2008

Uma promessa para as vans

Futuro secretário municipal de Transportes admite crescimento da frota e adoção do Riocard

Isabela Bastos e Paulo Marqueiro

— Pode mudar para mais ou para menos, dependendo dos estudos que vamos fazer. Legalizando, elas passam a fazer parte do sistema. O que o prefeito quer é que as vans deixem de ser um apêndice para se integrar ao sistema. Para que a gente não precise falar mais de vans ou ônibus, mas veículos que transportem pessoas, que podem ser vans, Kombis ou ônibus, conforme a demanda e a oferta.

À noite, depois de O GLOBO procurar a assessoria de Paes para esclarecer a questão, Sansão disse que lugares onde existe grande concentração de vans, como o Centro, passarão a ter menos, e aqueles onde não há transporte poderão ter mais.

— O que não vai acontecer é van fazendo concorrência com ônibus. Não dá para comparar um sistema que é desorganizado com um sistema que será organizado. Foi nesse o contexto em que falei. A palavra-chave é racionalizar, organizar o sistema. Queremos fazer melhor.

O presidente da Rio Ônibus, Lélis Marcos Teixeira, disse que é preciso ir além da racionalização:

— Se tivermos só a reorganização, pode faltar infra-estrutura básica. É preciso ter vias exclusivas para os ônibus. Acho também que o papel das vans nesse processo é muito pequeno, restrito e complementar.

Sansão comentou a pesquisa feita pela Escola Superior de Propaganda e Marketing (ESPM), publicada anteontem pelo GLOBO, sobre a qualidade dos transportes no Rio, na qual as vans receberam nota maior dos usuários que os demais meios de transporte: 6,5 numa escala de 0 a 10. Os ônibus ficaram na lanterna, com nota 5.

— A população espera custo baixo, conforto e velocidade. Um serviço de transporte de qualidade prima por esses quesitos. A pesquisa capta parte dos anseios da população. Precisamos promover a integração dos ônibus com os modais de massa (trens e metrô), que não existe de forma plena, e fazer com que o transporte alternativo passe a ser complementar, cumprindo seu papel de veículo de baixa capacidade que opera com conforto e velocidade — disse o futuro secretário.

Paes desiste de político no cargo

O engenheiro Alexandre Sansão, funcionário da prefeitura há 12 anos, é o quinto secretário anunciado até agora. O prefeito eleito, Eduardo Paes, dissera que pensava num político para o cargo, perfil considerado mais adequado para lidar com os conflitos esperados para a pasta. Paes afirmou ter reconsiderado a posição diante do desafio de reorganizar o sistema de transporte público. Para as articulações políticas, o futuro secretário terá a assessoria direta do prefeito e do secretário-chefe do Gabinete, Pedro Paulo Carvalho.

— O lado político dos conflitos, que não serão poucos, o prefeito e o chefe da Casa Civil (Pedro Paulo) vão auxiliar na solução — disse Paes, acrescentando que deve anunciar hoje o nome de mais um secretário.

Outro desafio do futuro secretário, além de organizar as vans, será implantar corredores de tráfego entre a Barra da Tijuca e as zonas Sul, Norte e Oeste, resolvendo um nó no trânsito que atormenta o carioca. Sansão deve se reunir na próxima segunda-feira com o secretário estadual de Transportes, Júlio Lopes. Na quarta-feira, segundo Lopes, eles deverão se encontrar com uma missão do Banco Mundial para discutir projetos para o Rio.

A pauta do encontro do futuro secretário do município com Lopes inclui, entre outros assuntos, começar a alinhar como serão implantados o corredor T5 (Barra-Penha), a ligação C (Barra-Zona Oeste) e o corredor Barra-Zona Sul. Os projetos estão entre as prioridades de Paes, que ontem disse que sua equipe avalia duas opções de ligação entre a Barra e a Penha: por BRT (Bus Rapid Transit, corredor de ônibus articulados), projeto que a prefeitura já tem pronto, ou por Veículo Leve sobre Trilhos (VLT).

— O Alexandre conhece nossos compromissos, como a implantação do corredor T5, que ainda vamos definir se será por VLT ou BRT, e a Linha 4 do metrô (Zona Sul-Barra), que em parceria com o estado vamos ver o que pode e o que não pode ser comprometido no nosso governo — disse Paes, que apontou ainda a implantação do bilhete único e a regularização das vans como ações que deverão estar entre as primeiras iniciativas da pasta.

Engenheiro está há 12 anos na CET-Rio

O engenheiro Alexandre Sansão Fontes, de 38 anos, foi designado pelo prefeito eleito Eduardo Paes de dar jeito num dos setores mais críticos da administração: o de transportes. Gerente de Informações de Tráfego da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET-Rio), Sansão tinha sob seu controle o monitoramento do volume de tráfego, dos acidentes de trânsito, dos pontos críticos e das intervenções.

— Escolha melhor eu só não diria que é impossível porque a prefeitura tem bons técnicos, mas ele é um técnico que poderá dar uma grande contribuição para o transporte da cidade — elogia Rodrigo Bethlem, futuro secretário da Ordem Pública, que trabalhou com Sansão quando foi subprefeito da Barra da Tijuca. — Acho que o prefeito eleito está dando um sinal claro também do prestígio que terá o funcionalismo. Ele terá um papel fundamental para o ordenamento da cidade.

Morador da Barra, casado com a secretária estadual de Esportes e Turismo, Márcia Lins, e pai de uma menina de 7 anos, o rubro-negro Sansão costuma manter a forma jogando peladas à noite, hábito que, tanto quanto os ônibus, as vans e o trânsito em geral, terá de passar por uma reavaliação a partir de agora:

— Talvez tenha de substituir as peladas por um cooper antes de começar o dia.

Sansão é mestre em planejamento de transportes pela Coppe/UFRJ e está há 12 anos na prefeitura, onde entrou por concurso público. Bem-humorado, ele diz que não tem cabelo suficiente para fazer jus ao sobrenome Sansão:

— A calvície é hereditária, do pai, que não é Sansão. Coitada da minha mãe, que teve um filho Sansão sem cabelo.

Anexo 14

18/11/2010

2012, um ano com tudo para ficar na história

Carla Rocha

Um boom de obras deve surpreender os cariocas bem antes da Copa de 2014 e das Olimpíadas de 2016. O ano é 2012, e é bom anotar no calendário para cobrar depois os prazos. Há promessas de melhoria de infraestrutura nos mais diversos setores, de transportes a habitação. No bolo estão previstas ainda a recauchutagem de alguns equipamentos públicos e a inauguração de novos. Nos transportes, vale destacar que em 2012 deve ficar pronto um dos principais BRTs — o Transoeste, de R\$800 milhões, corredor expresso de ônibus articulados que vai ligar a Barra a Santa Cruz e a Campo Grande — e a reforma Maracanã, que ganhará cara nova graças a uma plástica de R\$400 milhões.

Ainda nos transportes, a expectativa, apesar dos atrasos, é de finalização do Arco Rodoviário, uma obra de 145km no entorno da Região Metropolitana. Há mais trabalhos à vista. Um ano antes, ainda em 2011, o PAC deve chegar aos complexos da Penha e da Tijuca, passando, em seguida, para outras comunidades das zonas Norte e Oeste, além da Baixada Fluminense e de São Gonçalo.

As promessas para a área de saúde vão desde a recuperação de emergências até novas, como os Centros Regionais de Politraumatizados. Pelo menos quatro deles devem ser instalados em São Gonçalo, Duque de Caxias, Nova Iguaçu e Niterói. Em Volta Redonda, será construído o Hospital Regional de Alta Complexidade e, em Queimados,

o Hospital Regional de Cardiologia. O Rio deve ganhar, até lá, um Centro de Pesquisa do Crack e novas emergências nos hospitais estaduais Azevedo Lima (Niterói), Rocha Faria (Campo Grande), Pedro II (Santa Cruz) e Albert Schweitzer (Realengo). O Miguel Couto, do município, também deve ganhar a sua. O estado pretende inaugurar, ainda, 50 clínicas de atendimento especial à família.

Algumas obras importantes do projeto Porto Maravilha de revitalização da Zona Portuária serão concluídas em 2012. O Museu do Amanhã, projeto do arquiteto espanhol Santiago Calatrava, de R\$130 milhões, é uma delas, assim como o Museu de Arte do Rio (Mar).

O varejo da cidade não ficou de fora. Em 2012, novos trechos de ciclovias, integradas ao metrô, serão inauguradas e a prefeitura anunciou, para o pródigo ano, a recuperação de 1.274 praças.

Anexo 15

26/09/2010

2012, o ano da guinada nos transportes do Rio

Dois anos antes da Copa, cariocas enfim terão Metrô e Supervia com mais trens e o 1º BRT com ônibus articulados

Luiz Ernesto Magalhães

O cineasta alemão Roland Emmerich, famoso pelos seus filmes-catástrofe, previu em seu último longa-metragem, com base no calendário Maia, que o mundo vai acabar em 21 de dezembro de 2012. Mas, se o mundo real continuar como todos esperam, os usuários de transportes públicos do Rio de Janeiro poderão se sentir num verdadeiro paraíso — pelo menos no papel. Embora muitos investimentos estejam previstos para ser concluídos apenas em 2016 por conta dos Jogos Olímpicos, o ano de 2012 tem sido repetido por autoridades e responsáveis pela operação de transportes como uma data nos quais os trens, o metrô, as barcas e até o trânsito da cidade terão melhoras significativas.

Metrô deverá transportar 1,1 milhão de passageiros

A implantação da Linha 1-A do metrô, que há menos de um ano acabou com a baldeação dos passageiros da Linha 2 no Estácio, tem sido alvo de reclamações dos usuários. O início da operação foi confuso, com passageiros se aglomerando nas plataformas. Com o novo serviço, o número de usuários passou de uma média de 550 mil para 620 mil por dia sem o aumento da oferta de trens. A gerente de Relações Institucionais da concessionária Metrô Rio, Rosa Cassar, prevê que a situação vai mudar, com a chegada a partir do ano que vem de 19 trens com 114 carros encomendados pelo governo do estado e que já estão sendo fabricados na China.

— O primeiro trem com seis carros chega no segundo semestre de 2011 já pré-testado na fábrica, reproduzindo as condições de circulação no Rio de Janeiro. A partir de fevereiro de 2012 eles chegariam progressivamente. Isso vai permitir a redução dos intervalos entre os trens. Hoje temos trens no trecho entre a Central do Brasil e Botafogo circulando a cada três minutos. Com os novos trens, esse intervalo pode cair para dois minutos — exemplifica Rosa.

Com o aumento da oferta de trens, a expectativa da concessionária é transportar 1,1 milhão de passageiros por dia. Também em 2012, o governo do estado já deve ter definido o traçado ideal e onde será a conexão da Linha 4 (Barra-Zona Sul) com a Linha 2. A estação da Rua Uruguaiana, cuja previsão é ser construída até a Copa do Mundo de 2014, também já deve se encontrar em obras.

Estações de trens da Supervia serão reformadas

Rosa observou, porém, que a inauguração da Estação Cidade Nova, prevista para o fim do ano, já deverá trazer mais conforto para os usuários, com a redistribuição de passageiros ao longo da Linha 1. Os dez mil passageiros por dia que a concessionária espera receber na nova estação não são novos usuários, mas passageiros que optarão por desembarcar em frente à sede da prefeitura e que hoje descem ou no Estácio ou na Praça Onze.

No caso dos trens operados pela Supervia, que no início deste ano chegou a ter uma composição desgovernada, o governo do estado também acena com melhorias para que o serviço comece a entrar na linha nesse ano mágico. O cronograma da Secretaria

estadual de Transportes prevê que, até 2012, um total de 24 trens com quatro carros já terão chegado. Os últimos seis ficarão para abril daquele ano e passarão por testes durante quatro meses, até agosto. Esses trens fazem parte de um plano de investimentos que inclui ainda, até os Jogos Olímpicos de 2016, a reforma das 89 estações. Destas, nove ganharão um visual mais moderno: Magalhães Bastos, Vila Militar, São Cristóvão, Maracanã, Engenho de Dentro, Madureira, Deodoro, Mercado de Madureira e Penha. As duas primeiras serão concluídas para os Jogos Mundiais Militares, em julho do ano que vem.

Vinte corredores de ônibus por toda a cidade

O ano de 2012 também é o prazo informado pela Secretaria municipal de Transportes para concluir um plano de racionalização. Ele consiste na implantação de 20 corredores de tráfego em várias vias da cidade para que os coletivos dos consórcios de ônibus que acabam de vencer a licitação organizada pela prefeitura para implantar o bilhete único a partir do dia 30 de outubro não fiquem presos em congestionamentos. O primeiro corredor (Copacabana-Centro) começa a ter um trecho implantado a partir de janeiro de 2011 em duas faixas da Avenida Nossa Senhora de Copacabana e da Rua Barata Ribeiro.

— A questão da mobilidade é um dos principais temas em discussão no século 21. Isso só é possível com investimentos em transporte coletivo. Investir apenas em vias para carros não é mais possível por terem um limite de vida útil sem saturar. Nossos melhores exemplos são as linhas Amarela e Vermelha — diz o secretário municipal de Transportes, Alexandre Sansão.

Transoeste será o primeiro BRT a ficar pronto

O secretário ressalta, porém, que os resultados finais desse plano de racionalização só poderão ser observados em 2016, quando todos os BRTs (corredores de tráfego com linhas articuladas) projetados estiverem prontos. Em 2012, estará concluído apenas o BRT Transoeste (Barra da Tijuca-Santa Cruz), que já ajudará a desafogar o trânsito nessas regiões. Outro BRT, cuja obra começa em 2011, é o Transcarioca (Barra-

Aeroporto Internacional Tom Jobim). Os outros BRTs previstos ainda estão em fase de projetos: Avenida Brasil e Transolímpico (Barra da Tijuca-Deodoro).

O cenário de barcas superlotadas deverá continuar em 2012, mas com perspectivas de melhorias a curto prazo para os cerca de cem mil usuários que viajam diariamente em seis linhas operadas por 20 embarcações. Os 11 novos catamarãs com capacidade para dois mil passageiros cada um, a serem adquiridos pelo governo do estado por R\$350 milhões, devem estar em pleno processo de fabricação. A previsão da companhia é que entrem em operação até julho de 2013. No mesmo ano devem ter sido concluídas as novas estações da Praça Quinze e de Niterói, dentro de um plano de melhorias que já foi iniciado.