

OS 35 ANOS DA ANTP

Uma história da ANTP

Valeska Peres Pinto

Coordenadora técnica da ANTP



Este artigo tem como objetivo dar início às comemorações dos 35 anos da ANTP. A ANTP nasce sob o signo da defesa de cidades com qualidade de vida para o seu povo, o que no entender dos seus criadores, só é possível com uma mobilidade urbana apoiada no transporte público de qualidade.

Criada em 30 de junho de 1977, em São Paulo, a organização acompanhou o seu tempo, deixando de ser exclusiva de transporte público e predominantemente governamental para tornar-se, no final do século 20, uma ONG dedicada às mais diversas dimensões da mobilidade urbana.

Tendo realizado os seus dois primeiros congressos em 1978 e 1979, a partir deste último começou a realizá-los a cada dois anos, transformando-os em encontros obrigatórios de todo o setor. Por isso, os congressos servirão de linha do tempo, para a recuperação dos debates e teses que foram sendo produzidas ao longo dos anos.

AO LONGO DOS CONGRESSOS

Os anos 1970

Foi a primeira década do país com maioria da sua população vivendo em cidades. Vivia-se ainda sob o signo do crescimento econômico, do “milagre brasileiro”, de forma que a crise internacional do petróleo de 1973 só chegaria no final da década.

O crescimento econômico foi acompanhado de um boom urbano que ampliou as demandas de viagens e inspirou aos dirigentes na busca de soluções para os transportes públicos. A Reforma Tributária de 1967 contribuiu para o aumento das receitas dos municípios e dois deles partiram para a construção dos seus metrô – Rio de Janeiro e São Paulo.



www.antp.org.br

Em 1973, o Grupo Executivo da Integração de Transportes – Geipot, criado em 1965 como órgão do Ministério de Viação e Obras Públicas, foi transformado em Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes. Em 1975, foi criada a Empresa Brasileira de Transporte Urbano – EBTU, com a missão de orientar as ações federais no setor. Apesar das críticas existentes à época com relação às ações federais destinadas ao setor, é possível reconhecer a contribuição destes órgãos, que deram suporte a ação do governo federal e foram responsáveis pela gestação de projetos e de capacitação dos quadros que iriam atuar em todo o país nos anos seguintes.

O 1º Congresso ocorreu no Rio de Janeiro em abril de 1978. Os principais temas tratados enfocavam a ação do governo federal nos transportes urbanos, o conhecimento da experiência internacional das metrópoles, a importância dos modelos matemáticos no planejamento, os aspectos institucionais e recursos financeiros para o transporte urbano, o reconhecimento da importância do ônibus como veículo urbano e a importância da indústria dos transportes no Brasil.

Ainda em setembro deste ano saiu o primeiro número da *Revista dos Transportes Públicos*, atualmente na sua edição 131. No seu editorial reporta-se a criação da entidade e identifica-se, para a revista, a missão de contribuir para a sua sedimentação “... disseminando o *know-how* nacional, sem excluir as experiências aprovadas em outros países e que podem contribuir para a solução dos nossos problemas”.

Em agosto de 1979, realizou-se, em Porto Alegre, o 2º Congresso, tendo como tema central o usuário do transporte público – o passageiro, suas demandas e expectativas, numa antecipação do que seria a versão para o setor da “era do cliente”. O congresso dividiu sua pauta em três campos: o ônibus – melhoria das vias e dos veículos; ferrovias e trens como meio de transporte metropolitano, tratado sob o enfoque da capacidade nacional de sua implantação; política de transporte – recursos e critérios de investimentos, custos operacionais e condições de contratação de serviços de modo a favorecer a incorporação de tecnologia.

Os anos 1980

O regime militar cede terreno para a democratização e o retorno de governos civis, apesar de o primeiro deles ter sido escolhido por pleito indireto. A mobilização da sociedade, que teve na campanha pelas “diretas já” um dos seus pontos fortes, vai continuar ao longo da década. Vivem-se os impactos da crise internacional do petróleo e da redução dos investimentos externos no país. Reduzem-se os investimentos públicos em infraestrutura e consolida-se o papel da indústria automobilística na economia nacional. Estes anos passariam para a história

como a “década perdida”. Cresce a inflação, corroendo as economias dos assalariados e dos pequenos produtores, e ampliam-se as mobilizações sociais contra a carestia. No final de 1985 foi aprovado o **vale-transporte**, como facultativo, tornado obrigatório em 1997.

Neste cenário, o setor começa a priorizar as ações de caráter gerencial, operacional e de desenvolvimento tecnológico dos transportes. A ANTP dá início à organização dos Encontros Técnicos de Órgãos de Gerência no Rio de Janeiro, Brasília e Campinas para apoiar as organizações que estavam se formando. As perguntas da época eram: como melhorar o nível de operação mantendo a tarifa? Como baixar a tarifa mantendo o nível de serviço? E, logo, como melhorar o nível de serviço e baixar as tarifas?

Em abril de 1981, ocorre em Olinda o **3º Congresso**. O tema do momento foi o Sistema Nacional de Transportes Urbanos e o papel dos recém-criados órgãos de gerência, debatidos à luz de um contexto de falta de recursos para o transporte público e ampliação da participação da sociedade em defesa dos seus direitos. O Conselho Interministerial de Preços afasta-se da homologação das tarifas e os municípios passam a ter que decidi-las, enfrentando uma população que se organiza e pressiona cada vez mais os órgãos técnicos. Neste congresso, a Comissão de Economia da ANTP apresentou o primeiro estudo recomendando a criação do **vale-transporte** como meio para a redução do impacto das despesas de transporte sobre o orçamento das famílias de baixa renda.

Em maio de 1984, realiza-se o **4º Congresso** em Curitiba, cidade que se já se destacava pela estruturação dos transportes. Neste cenário, as comissões técnicas pleitearam por diretrizes para os órgãos de gerência de transportes urbanos; pela continuidade no investimento em transportes nas cidades de porte médio, e na capacitação dos recursos humanos; pelo reconhecimento da importância das empresas privadas de transporte das cidades e da convivência entre o interesse empresarial das mesmas e da sociedade.

Neste mesmo ano foi criada a Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU, em razão da mudança da razão social da Empresa de Engenharia Ferroviária – Engefer, como subsidiária da Rede Ferroviária Federal – RFFSA, o que aconteceu até 1994 quando o seu controle acionário passou para a União.

Em Belo Horizonte - junho de 1985 – ocorreu o **5º Congresso**, no qual foram tratados temas como: papel do Estado nos transportes públicos; a importância econômica dos transportes públicos; a necessidade de uma política de transportes públicos – como prioridade de ação do governo; a questão da nacionalização combinada ao desenvolvi-

mento tecnológico. Nele é divulgado o Catálogo Geral de Material Nacionalizado das empresas operadoras metroferroviárias.

O congresso reafirma seu apoio à aprovação da Lei nº 7.418, que instituiu o **vale-transporte**, aprovado como facultativo em 16 de dezembro daquele ano. A adoção, em 1986, do Plano Cruzado arrefeceu num primeiro momento o impacto da inflação sobre a renda e os salários. Passados os efeitos do plano, as tarifas começaram a subir outra vez. A ANTP voltou a pressionar pela mudança da lei, o que se deu a partir de 1986, vindo a se transformar, em 1987, numa concessão obrigatória para todos os trabalhadores empregados.

No **6º Congresso** em Salvador – agosto de 1987 – a sessão principal é tomada pelo tema da participação comunitária em decisões de transporte. Além desse tema, o reordenamento institucional do setor de transporte público era a grande preocupação. Os temas tratados no congresso revelavam a perplexidade do setor em face das mudanças que estavam ocorrendo no país e a crescente participação da sociedade na reivindicação por seus direitos. Uma parcela importante da sociedade estava mobilizada em torno da nova Constituição Nacional que foi aprovada no ano seguinte e, dentre outros temas, definiu o caráter essencial do transporte público que passou a ser atribuição dos municípios, ressalvadas as redes metroferroviárias que continuaram sob responsabilidade federal e estadual.

Data de 1987 a criação da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos – NTU e quase ao mesmo tempo, da criação da União Nacional dos Órgãos de Gerência – UNO, que pretendia ser o um instrumento de luta contra o fortalecimento das empresas. Abria-se, então, uma situação de confronto que ia ao encontro da abordagem de trabalho da ANTP, que se propunha a ser um espaço de todos.

No Rio de Janeiro, em maio de 1989, acontece o **7º Congresso**, o último da década. As tendências observadas em Salvador se repetem: o setor metro-ferroviário fala da necessidade de se adotar uma política de custos cobertos; insiste-se na importância da regulamentação dos transportes coletivos; defendem-se novos caminhos da nacionalização metroferroviária; divulga-se um plano de informática nos transportes públicos. Aprovada em outubro de 1988, a **Constituição Cidadã** deu os parâmetros da organização institucional do país, vigente até os dias atuais. Também neste ano a ANTP instala o seu site na internet – sendo uma das pioneiras entre as associações e organizações do setor. O atual **portal da ANTP**, que sofreu modificações e aperfeiçoamentos, é hoje um instrumento indispensável ao trabalho da entidade e o principal instrumento de comunicação com os associados e a sociedade.



Neste 7º Congresso veio a tona o nível de confronto entre a UNO e a NTU e também nele surgiu o início do clima de entendimento entre as partes, o que acabou ocorrendo no ano seguinte – 1990, por ocasião do V Encontro Nacional de Órgãos de Gerência, realizado em Campinas, quando foi proposta pela ANTP a criação do Fórum Nacional de Secretários de Transporte, visando propiciar a busca de soluções para a qualidade de vida nas cidades. O **Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes de Transporte Público e Trânsito** comemora este ano 22 anos de existência, ao longo dos quais várias gerações de dirigentes locais tiveram a oportunidade de troca de experiências e unificação de esforços para solucionar seus problemas. O Fórum Nacional se desdobrou nos estados, gerando os fóruns regionais. As pautas das reuniões de fóruns são definidas pelos secretários e dirigentes públicos e os resultados dos debates geram informativos disponibilizados no site da entidade.

Os anos 1990

Os anos 1990 foram dedicados a consolidar as conquistas da década anterior. Aprovada a Constituição, passou-se para a sua aplicação, o que, em muitos casos, exigiu a aprovação de leis complementares e ordinárias. O Fórum Nacional da Reforma Urbana, que canalizou as ações de milhares de entidades da sociedade civil para a aprovação da Constituição, a partir daí se desdobrou em lutas pelo direito a moradia e pelo Estatuto das Cidades que só seria aprovado 12 anos depois.

Também foi a década de encontros entre correntes pró-liberais e pró-estatais que se refletiram na desregulamentação do setor em diversos países. Este processo expressou-se no surgimento, em escala nacional, de operadores ilegais do transporte público, provocando a crise de autoridade dos governos locais e a redução dos ganhos das empresas legalizadas. O enfrentamento do transporte clandestino obrigou os gestores e operadores a buscar novos modelos de regulação e de gestão dos serviços.

Fortaleza recebe, em junho de 1991, o **8º Congresso**, no início da década que marcou a democratização das instituições e do país. A década inicia-se com os pleitos de melhoria gerencial e modernização industrial. Também tem início uma nova onda destinada à conquista de um marco legal federal para o setor do transporte público e para o trânsito urbano, em resposta à extinção da EBTU em meados do ano anterior. No evento, a ANTP e parceiros aprovaram a bandeira de luta da revisão do Código de Trânsito.

No **9º Congresso** em Florianópolis, em abril de 1993, os temas enfocados foram: ética nos serviços públicos; transporte urbano na imprensa especializada; reorganização institucional das empresas metroferroviárias; qualidade e produtividade; política tarifária; transporte, energia e

meio ambiente; gestão do transporte urbano; e contribuição da pesquisa de opinião para a gestão dos transportes públicos.

Neste congresso, a questão do **Código e Trânsito Brasileiro** – gestão unificada do transporte e trânsito – ganha destaque e foi grande a pressão para que ao ANTP tomasse pulso do processo, liderando as negociações com os poderes Legislativo e Executivo federais.

São Paulo é sede do **10º Congresso**, em junho de 1995, caudatário de esforços iniciados nos anos 1992, de construção de um novo marco regulatório para o setor e dos debates realizados nos dois congressos anteriores. Num contexto mais politizado, foi possível a apresentação de propostas que viriam a ser encampadas pelo Poder Legislativo.

Com o apoio do deputado federal Alberto Goldman, iniciou-se a trajetória do Projeto de Lei nº 694 que tratava das diretrizes nacionais de transporte coletivo urbano, visando regular as concessões e permissões à luz da Lei nº 8.987/1995 - Lei das Concessões. Esta iniciativa resultaria no PL da **Política Nacional de Mobilidade Urbana** – Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012.

Em Belo Horizonte, em agosto de 1997, o **11º Congresso** mostrava a ânsia do setor por soluções. Na ocasião, ocorreu a entrega dos troféus do 1º ciclo do **Prêmio ANTP de Qualidade**, criado dois anos antes em São Paulo, visando o reconhecimento de organizações através da adoção de modelos de gestão pela excelência. Inicia-se, assim, um programa hoje consolidado e que é referência entre os demais programas de qualidade e produtividade do país. Atualmente, na sua 9ª edição, o Prêmio estimula a participação das organizações em cinco categorias – órgãos gestores de transporte e/ou trânsito, operadoras rodoviárias urbanas e metropolitanas, operadoras metroferroviárias, operadoras rodoviárias de média e longa distância e operadoras de transporte por fretamento.

Os principais temas em debate no congresso foram balizados pela intenção de se formular uma estratégia para um transporte humano num Brasil urbano, o que foi consolidado na publicação neste mesmo ano do livro *Transporte humano, cidades com qualidade de vida*, organizado pela ANTP com apoio do BNDES. O livro teve uma segunda edição em 1999 e pretendeu reunir propostas e exemplos que poderiam orientar as ações das administrações municipais. Dentre eles, destacam-se - financiamento, infraestrutura; trânsito seguro: acessibilidade, integração do transporte com uso do solo; avaliação e controle de impactos urbanos; humanização de ruas e calçadas: respeito ao pedestre; capacitação e produtividade; custo x tarifa; integração dos transportes, gestão e novas tecnologias; redução de acidentes; questões institucionais.



www.antp.org.br

Neste mesmo ano, foi aprovado o novo **Código de Trânsito Brasileiro**, que entrou em vigor no ano seguinte. O papel da ANTP no processo legislativo de aprovação do CTB é amplamente reconhecido e sua implementação passou a ser tema de todos os congressos seguintes.

O **12º Congresso**, em Olinda, ocorre em junho de 1999. Os principais temas tratados foram: papel do transporte público na cidade do século 21; impacto da circulação do transporte de carga em área urbana; transporte de pessoas com restrição de mobilidade; participação das comunidades na definição do sistema de transporte público no Brasil; futuro da consultoria no Brasil; bicicleta como parte da rede de transporte público; novos modelos de concessão de transporte urbano sobre trilhos; utilização de pesquisa no setor; impacto das novas tecnologias para os trabalhadores de transporte e a sociedade; futuro do vale-transporte; aplicação no planejamento das pesquisas origem-destino; hidrogênio como combustível do transporte público do futuro; pedágio em áreas urbanas; bilhetagem eletrônica e integração; readequação da matriz de transportes nas grandes e médias cidades e papel da indústria brasileira; campanha “paz no trânsito” na redução de acidentes; novos modelos de relações institucionais e de investimentos para o transporte público urbano; ônibus seletivo e segmentação de mercado do transporte coletivo; tarifa x qualidade de serviços; operação e fiscalização de trânsito; ônibus brasileiro como alternativa na competição pelo usuário.

É neste Congresso que se organiza a primeira **Exposição Internacional de Transporte e Trânsito – Intrans** que ocupou o vasto pavilhão de exposições do Centro de Convenções. Tal iniciativa representou um salto evolutivo em relação às exposições anteriores, constituindo-se atualmente num ponto alto da programação dos congressos da ANTP

Anos 2000

O século XXI nasce com expectativas de mudanças na sociedade brasileira e planetária. O mundo vive sob o impacto das novas tecnologias, o mundo fica conectado e a globalização econômica iniciada na década anterior acaba se dando no plano da comunicação e do estilo de vida.

A luta pelo **Estatuto das Cidades** completa seu curso, tendo sido aprovado em 2001. Em 2003, é aprovada a implantação do **Ministério das Cidades**, que vem a substituir a Secretaria Especial de Desenvolvimento Urbano da Presidência da República, com objetivos bem mais ambiciosos – articular, no plano federal, as áreas de habitação, saneamento, políticas urbanas, transporte público e trânsito. Em 2003, também se dá a criação da **Frente Parlamentar do Transporte Público**, composta por deputados e senadores, com o objetivo de inserir o

setor na agenda política, social e econômica do país. A combinação de esforços entre Executivo, Legislativo e sociedade civil, representada principalmente pela ANTP, NTU e seus representantes no Conselho das Cidades, será decisivo para a aprovação da Lei Federal nº 12.587 de 2012 que instituiu a **Política Nacional de Mobilidade Urbana**.

O **13º Congresso** ocorreu em Porto Alegre, em setembro de 2001. As questões destacadas nas conferências e sessões técnicas foram: circulação e exclusão; tecnologia do transporte público; pedestre, cidadania e Código de Trânsito; capacitação de recursos humanos para o transporte e o trânsito; benefícios do setor metro-ferroviário para a sociedade brasileira; regionalização e seus impactos na mobilidade; marketing e construção de uma nova imagem do transporte público; transporte público como negócio para a iniciativa privada; impactos da crise energética; integração pelos trilhos; ambiente urbano e sustentabilidade das cidades; transporte público e cultura; corredores exclusivos de ônibus; educação de trânsito, cidadania e programas de paz no trânsito; infraestrutura de transporte e trânsito e investimentos do Estado que estão mudando as cidades.

Em 2002, a ANTP registrou seus **25 anos** de atuação em defesa do transporte público, nos quais incorporou um acervo respeitável de propostas destinadas a ampliação do setor metroviário e modernização do setor ferroviário, assim como as iniciativas voltadas à valorização do uso do sistema viário pelo transporte público. Abrindo o novo milênio foi confrontada a novos desafios – como contribuir para o fortalecimento do setor de transporte público num contexto de crise dos serviços públicos em geral e do desgaste dos mesmos junto à sociedade; como atuar visando à ampliação do setor e melhoria da sua qualidade em face da ampliação do acesso ao transporte individual; como conquistar aliados num sociedade cada vez mais exigente e participante.

Durante as comemorações dos 25 anos, foi assinado o convênio entre a ANTP e a União Internacional de Transportes Públicos –UITP, com o objetivo de possibilitar o apoio da entidade brasileira à estruturação da **Divisão para a América Latina – DAL**. Na ocasião, o presidente da UITP, Wolfgang Meyer, afirmou que o convenio tornaria mais forte a presença de sua entidade na região, agradecendo a contribuição da ANTP para o sucesso deste objetivo. Passados dez anos, este prognóstico parece ter se cumprido e a DAL é uma realidade, consagrada e reconhecida pelas principais organizações – autoridades e operadores – do transporte público no continente latinoamericano.

Em setembro de 2003, realiza-se, em Vitória, o **14º Congresso**, no contexto da criação do Ministério das Cidades, pleito defendido em diversos fóruns nos quais a ANTP participou junto com a sociedade civil. O congresso se instala sob a égide de grandes expectativas:



www.antp.org.br

criação de uma Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana – Semob, articulada com as demais áreas de atuação nas cidades – política de uso do solo, habitação e saneamento; transferência do Denatran para o Ministério das Cidades; implementação do Código de Trânsito Brasileiro e a construção de um Sistema Nacional de Trânsito. O congresso recebeu o ex-prefeito de Bogotá, Enrique Peñaloza, que apresentou os resultados da implantação do Transmilenio, sistema de transporte público apoiado em corredores de ônibus segregados, ocasião em que o convidado reconheceu a dívida com a cidade de Curitiba e elogiou a contribuição brasileira no setor.

Neste ano é lançado o livro *Mobilidade e cidadania*, organizado pela ANTP com apoio do BNDES, que reúne as teses da entidade e experiências realizadas no país em mais de vinte áreas de atuação. É também deste ano a criação do **Movimento Nacional pelo Direito ao Transporte de Qualidade para Todos – MDT**, que articula agentes públicos e privados, movimentos sociais e trabalhadores, com a missão de incluir o transporte público na agenda social e econômica do país.

Em agosto de 2005, a cidade de Goiânia recebe o **15º Congresso** que deu destaque a três temas – paz no trânsito: novos paradigma para a mobilidade urbana, transporte como fator de desenvolvimento urbano e desafio da qualidade e competitividade. Também foi avaliada a primeira década de vigência do Código de Trânsito Brasileiro e foram recebidos convidados da UITP e da APTA. No evento, foram apresentadas as primeiras propostas do **Projeto Transporte Expresso Urbano – TEU**, parceria entre a ANTP e a Fundação Hewlett, e realizada a exposição dos cases premiados na 1ª edição da Bienal ANTP de Marketing, premiação criada pela ANTP em 2004, atualmente na sua 5ª edição. A **Bienal ANTP de Marketing** é um programa permanente da entidade destinada ao reconhecimento das ações dos diferentes segmentos do setor no que tange a promoção, comunicação e relacionamento com os seus usuários e a sociedade.

O congresso foi um momento importante para a apresentação dos primeiros relatórios elaborados pelo **Sistema de Informações da Mobilidade Urbana**, criado em 2003 pela ANTP em parceria com o BNDES. O sistema, atualmente disponível no portal da entidade, apresenta indicadores temáticos – economia, mobilidade, custos para os usuários, uso de recursos humanos, usos de energia e emissão de poluentes – que permitem apoiar as soluções das políticas voltadas à mobilidade. O Sistema de Informações da Mobilidade Urbana agrega mais de 150 dados básicos dos 438 municípios, com 60.000 ou mais habitantes em 2003, obtidos por meio de questionário enviado pela ANTP e preenchidos pelos responsáveis do transporte e trânsito municipais e metropolitanos. A abrangência das áreas consideradas são as seguintes: ônibus municipais; ônibus metropolitanos; metro-ferroviário; trânsito e mobilidade urbana.



www.antp.org.br

Em outubro de 2007, a cidade de Maceió recebeu o **16º Congresso**, no qual foram realizadas, entre as muitas sessões, quatro conferências sobre os temas considerados estruturais: mobilidade urbana e meio ambiente – as perspectivas e as mudanças de paradigmas da mobilidade urbana considerando os pressupostos da sustentabilidade ambiental; investimento em transporte público e a retomada do crescimento – o transporte público como condição para superação dos gargalos ao crescimento econômico e ao desenvolvimento urbano sustentável; sistemas inteligentes de transporte e qualidade de vida – tecnologia aplicada à melhoria da qualidade de vida e dos serviços prestados pelo setor – o caso de Madri; responsabilidade social das organizações – os novos valores e fundamentos para a atuação dos operadores e gestores de transporte público e trânsito, que contou com a presença de Pedro Luis Barreiros Passos, presidente do Conselho Administrativo da Natura.

Neste congresso foi lançado o livro *Trânsito no Brasil – avanços e desafios*, organizado pela ANTP com apoio da Fenaseg. O livro recupera as experiências de implantação do Código de Trânsito Brasileiro, aprovado em 1997 e vigorando a partir de 1998.

Em setembro de 2009, a cidade de Curitiba recebeu o **17º Congresso**, que começou a ser organizado num clima de euforia gerado pela retomada dos investimentos e crescimento da economia. As expectativas dos organizadores também levavam em conta a inegável contribuição de Curitiba para o desenvolvimento do transporte público em nosso país e sua integração com as demais políticas de desenvolvimento urbano.

Ao final de 2008, explode a crise econômica nos países centrais que, rapidamente, se configurou como sistêmica e global e o governo federal, visando reduzir o seu impacto interno, acabou adotando um conjunto de medidas para a ampliação do acesso ao crédito e a manutenção do nível da atividade econômica, muitos delas reunidas no Programa de Aceleração da Economia – PAC. Infelizmente, o setor de transporte público mais uma vez foi esquecido por ocasião da definição das prioridades do governo federal, quase todas elas direcionadas para a compra de automóveis e motocicletas.

O congresso foi um momento a defesa do transporte público como fator anticrise. Os debates acabaram se organizando em torno dos seguintes eixos: ampliação do investimento em infraestrutura das redes de transporte público e em tecnologia para sua gestão inteligente; ampliação dos níveis de demanda da indústria de insumos e equipamento, com respectiva preservação de empregos; desoneração tributária da cadeia de produção dos serviços de transporte que

poderá contribuir para a redução ou manutenção dos níveis atuais das tarifas cobradas, mantendo o poder de compra da grande maioria da população brasileira.

No congresso também foi tratado, pela primeira vez, o tema dos impactos dos grandes eventos nas cidades – **Copa do Mundo 2014, Jogos Olímpicos 2016** – e foram apresentadas as principais contribuições da visita técnica à África organizada pela entidade. O debate sobre o tema vem junto com a retomada dos investimentos federais no setor, representados nos Planos de Aceleração do Crescimento – PAC, mudando a tônica dos debates nos seminários e eventos realizados pela entidade e por seus parceiros.

Em outubro de 2011, a cidade do Rio de Janeiro recebeu o **18º Congresso** num momento de destaque para a economia brasileira, em que o país passou à condição de protagonista da superação da crise econômica mundial. O país é colocado no cenário mundial como um país do futuro e recebendo parcela importante das atenções devido aos grandes eventos que sediará - Copa Mundial de Futebol de 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016. Os anfitriões do evento ofereceram um quadro significativo de obras e serviços em projeto e em execução.

O 18º Congresso tratou dos temas julgados fundamentais para promoção de uma mobilidade urbana que dê sustentação a um desenvolvimento social, econômico e ambientalmente sustentável para as cidades brasileiras. Dentre eles cumpre destacar: política nacional de mobilidade versus desenvolvimento econômico; mobilidade urbana e aquecimento global; mobilidade urbana em face da matriz energética; redução de tarifas e de custos do transporte público para a inclusão social; combate a violência e respeito aos direitos humanos no trânsito; financiamento permanente na infraestrutura e em tecnologia; qualidade dos serviços de transporte e sustentabilidade ambiental.

No 18º Congresso, ganhou destaque a implantação das medidas derivadas do compromisso firmado pelo Brasil com a ONU na **Década de segurança viária**, iniciativa que tem por meta reduzir em 50% os acidentes de trânsito. A ANTP, em conjunto com outras entidades e organizações – Conselho Estadual para Diminuição de Acidentes de Trânsito e Transporte – Cedatt, Departamento Nacional de Trânsito – Denatran, Frente Parlamentar em Defesa do Trânsito Seguro, Instituto de Engenharia de São Paulo e outros, elaborou um documento com propostas visando orientar as ações a serem implementadas nesta década para atingir os objetivos da ONU e criou no seu portal um Observatório com a finalidade de difundir e promover todas as ações que apontem para estes objetivos.



ALGUMAS TESES E PUBLICAÇÕES

Ao longo de seus 35 anos, as Comissões Técnicas e Grupos de Trabalho da ANTP produziram centenas de projetos e teses, muitos dos quais adotados por órgãos de governo ou transformados em propostas e projetos de lei, conclusões e recomendações. Foram publicados manuais técnicos, cartilhas e livros, constituindo um amplo acervo técnico que, além de versão impressa, vem sendo traduzido em meio eletrônico e incorporado a webiblioteca do portal da ANTP. Às publicações se somaram seminários e cursos de capacitação destinados aos técnicos e às organizações do setor. Alguns exemplos devem ser citados:

Revista dos Transportes Públicos – Criada em 1978, está na sua edição 131 e constitui-se no principal instrumento de difusão do conhecimento produzido no setor. Mais de 1.000 artigos foram publicados ao longo destes anos, sobre assuntos diversos organizados em três grandes temas: *transporte público* – gestão/ políticas de transporte público, economia do transporte público, planejamento e concepção de sistemas, implantação e operação do serviço de transporte público; *trânsito* – restrição de acesso e circulação de veículos, circulação urbana da carga, programas e políticas de segurança no trânsito, operação de trânsito; *temas transversais* – planejamento e gestão urbana, gestão da qualidade, marketing, desenvolvimento tecnológico, meio ambiente, transporte não motorizado, história e memória.

Cadernos Técnicos ANTP - Em 2003, a ANTP abriu a sua série de Cadernos com a publicação do volume 1 dedicado ao tema da bilheteagem eletrônica. Com o apoio do BNDES, foram publicadas mais seis edições – volume 2 – Transporte metro-ferroviário, 2005; volume 3 – Panorama da mobilidade urbana no Brasil, 2006; volume 4 – Acessibilidade nos transportes, 2006; volume 5 - Integração nos transportes públicos, 2007; volume 6 - Transporte e meio ambiente, 2007; volume 7 – Transporte cicloviário. Neste ano de 2012, foi publicado o volume 8 – Sistemas inteligentes de transporte, com o apoio do Banco Mundial.

Imagem dos transportes públicos nas Regiões Metropolitanas de São Paulo – pesquisa realizada anualmente desde 1986 busca aferir a percepção de usuários e não usuários sobre a qualidade do transporte público oferecido na região nos diferentes modos de transporte. Os relatórios executivos estão disponíveis para consulta no site da entidade.

O transporte clandestino no Brasil – documento técnico publicado em julho de 2000 sobre o processo de clandestinização, informaliza-

ção e desregulamentação dos serviços de transporte público, que começou a ser tratado na entidade a partir de 1997. A ANTP, juntamente com o Fórum Nacional de Secretários de Transporte e Trânsito, promoveu uma reação nacional contra esta verdadeira ameaça ao setor e o caderno foi um dos instrumentos utilizados para consolidar a sua ação.

Redução das desecomonias urbanas com a melhoria do transporte público – pesquisa elaborada em 1998 em parceria com o Ipea, estimou o custo dos congestionamentos em diversas cidades do Brasil. O estudo foi baseado em pesquisas realizadas em dez cidades brasileiras com o objetivo de analisar o impacto dos congestionamentos no acréscimo do consumo de combustíveis, do tempo gasto, das emissões de poluentes, do custo operacional e frota dos transportes coletivos e da ocupação, manutenção e controle do espaço viário. As cidades participantes foram: Belo Horizonte, Brasília, Campinas, Curitiba, João Pessoa, Juiz de Fora, Porto Alegre, Recife, Rio de Janeiro e São Paulo.

Investimentos em trânsito e transporte no período de 1997-2000 – pesquisa elaborada com o apoio do Ipea e do BNDES, traz uma estimativa de investimentos dos principais municípios brasileiros em sistema de transporte público e trânsito.

Legislação do transporte coletivo e o transporte por fretamento – estudo elaborado pela Comissão Técnica de Serviços de Fretamento e Terminais de Passageiros, publicada em 2002.

Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas – pesquisa realizada em parceria com o Ipea, iniciada em 2000 e concluída em 2003. A pesquisa envolveu a análise de dados de 12 aglomerações urbanas metropolitanas (200 municípios + DF) e 37 aglomerações urbanas não-metropolitanas (178 municípios), totalizando 378 municípios, que correspondiam, na época, à 60% da população urbana brasileira.

Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas rodovias brasileiras – pesquisa publicada em 2006, promovida pelo Denatran e envolvendo a parceria da entidade e do Ipea. A publicação permitiu transformar dados avulsos e dispersos sobre os acidentes de trânsito nas rodovias brasileiras em informações articuladas e imprescindíveis para a tomada de decisões e formulação de políticas públicas para o setor.

Estas teses e publicações são a materialização do compromisso firmado por ocasião da criação da entidade – difusão de estudos e experiências realizadas no transporte urbano no Brasil e na América

Latina. A associação deve este esforço principalmente às várias comissões técnicas permanentes e grupos de trabalho formados para analisar questões específicas, produzindo sistematicamente projetos de grande significado para o desenvolvimento do transporte coletivo urbano do País.

O país mudou e a entidade também. O contexto de atuação precisa levar em consideração o grau de urbanização do país, o seu grau de desenvolvimento econômico e os passos dados para melhorar a distribuição de renda. A redução da pobreza, senão sua eliminação, vem junto com o aumento das viagens e da taxa de motorização, colocando um grande desafio para os gestores e operadores da mobilidade urbana.

Também a demografia aponta para um perfil populacional que combina a redução do crescimento demográfico com a ampliação da esperança de vida – uma população que se estabiliza e envelhece, colocando novos desafios para estes mesmos setores.

A melhoria do acesso e, espera-se, da qualidade do ensino, somados à construção de instituições políticas democráticas e abertas às influências internacionais, permitem supor um povo mais exigente e participativo. O setor do transporte público não ficará de fora do plano de exigência que a população começa a ter em relação a qualquer serviço, público ou privado.

Finalmente, a ANTP, em parceria com outras entidades e instituições, devera continuar a sua luta em defesa do espaço público de qualidade. O transporte público e o trânsito são atividades que se dão neste espaço que vem sendo contaminado pela violência e pelo desrespeito às pessoas. Portanto, temas como a redução dos acidentes, a melhoria das condições de circulação e de acessibilidade, deverão estar no centro das atenções da entidade nos próximos anos.

Muito foi feito, muito há por fazer...



A CRIAÇÃO DA ANTP

Rogério Belda

A ideia de formação de uma associação nacional que reunisse as entidades interessadas no estudo dos transportes públicos brasileiros surgiu durante um simpósio da União Internacional de Transportes Públicos – UITP em São Paulo organizado pela Companhia do Metrô paulista, de 27 a 29 de outubro de 1976. O simpósio internacional foi realizado em conjunto com a reunião do Comitê de Metrôs da UITP.

O conteúdo técnico das palestras teve forte repercussão devido à maneira como foram apresentados e discutidos. Durante o evento, foi feita uma pesquisa sobre o interesse na formação de uma entidade associativa para tratar dos assuntos de transporte. No discurso de encerramento, Plínio Assmann, presidente do Metrô de São Paulo, que no ano anterior havia participado do congresso internacional da UITP em Nice, lançou o desafio da criação de um pensamento nacional sobre transporte urbano para que os nossos técnicos conhecessem melhor os problemas das nossas cidades contrabalançando a predominância dos exemplos de fora do Brasil. Convidou, então, os participantes brasileiros para se organizarem em uma associação nacional e, para surpresa minha, anunciou que eu estaria encarregado de levar adiante esta ideia. A proposta teve o apoio do secretário executivo da UITP, André Jacobs.

Quero assinalar que o sucesso da ideia anunciada foi garantido pelo trabalho de mobilização organizado pelo Maurício Cadaval, do Metrô de São Paulo, através de atividades tais como: formação de um cadastro de entidades brasileiras de transporte urbano; uma pesquisa por questionário com estas entidades e um esboço de estrutura e funções de uma organização nacional dedicada aos temas do transporte público nas cidades brasileiras. Mais do que estas providências, foram decisivos os contatos feitos por Plínio Assmann com autoridades dos governos federal e do Estado de São Paulo e com entidades de outros estados para obter adesão à formação da comissão provisória encarregada da organização da nova entidade.

A comissão organizadora era composta por Plínio Assmann, do Metrô de São Paulo, Carlos Weber, da RFFSA, Fernando Mac Dowell, do Metrô do Rio, Jarbas Haag, da SMT de Porto Alegre, Luiz Silva Leal, da CTU de Recife, Walter Bodini, da Fepasa e Rogério Belda, com funções de coordenador. Na época, eu era gerente de Planejamento de Transporte do Metrô de São Paulo. A iniciativa contava também com o apoio do presidente da EBTU, Alberto Silva, e do presidente da RFFSA, Stanley Baptista. Os trabalhos de organização foram realizados durante o primeiro semestre de 1977.

Foi atribuído ao economista Sergio Cidade de Resende, do Metrô do Rio, a elaboração da proposta de estatuto para a nova entidade a ser apresentado na assembleia de criação, cujos preparativos ficaram a cargo da administradora Lucia Vergara, do Metrô de São Paulo. Os aspectos jurídicos deste ato foram orientados pelo advogado Benedito Dantas Chiaradia.



www.antp.org.br

A assembleia constitutiva da nova entidade realizou-se em 30 de junho de 1977 em um auditório da Cesp. Os estatutos foram aprovados e foi empossada a primeira diretoria tendo como presidente Plínio Assmann e como vice-presidente, Carlos Aloysio Weber. Os demais diretores eram Ivan Wolf, da EBTU, Fernando Mac Dowell, Oliver Hossepian Salles de Lima, da Fepasa, Roberto Vicchi, de Belo Horizonte, e Rogério Belda.

Os trabalhos iniciais de organização da entidade contaram com decisivo apoio da Companhia do Metrô de São Paulo e a Fabus auxiliou na realização do registro na Junta Comercial.

Indicado como diretor executivo da nova entidade, já com a sua sigla de ANTP, tive reuniões frequentes com Plínio Assmann, seu 1º presidente. Lembro-me de seu conselho em adotar uma postura “aditiva da felicidade”: todos que se aproximarem da ANTP com o intuito de colaborar devem encontrar algo de seu interesse para que a nova entidade aproxime as pessoas e promova a soma de experiências.

Nesta época, eu já contava com a ajuda entusiasmada de Nazareno Affonso, em São Paulo, e César Cavalcanti de Oliveira, em Recife. Mais adiante, com a de William Aquino, do Rio de Janeiro, sempre o mais animado de todos. Maurício Cadaval, operoso e discreto, começou a construir a primeira edição da Revista da ANTP e a garantia de sua continuidade enquanto Lucia Vergara cuidava do registro dos novos associados e interessados nas atividades da ANTP.

Boa parte da minha atividade estava então voltada para as comissões técnicas que apresentariam seus resultados no primeiro congresso da entidade a ser realizado no Rio de Janeiro. Logo percebi que seria necessário utilizar um meio de comunicação com os novos associados que fosse rápido como um telefonema e preciso como uma carta. Adotamos o centenário telex, cujas mensagens tinham a aparência de telegrama e, por isso, recebiam um encaminhamento prioritário nas entidades aos quais eram endereçadas, mas também inovamos ao comprar um micro-computador, equipamento usado por poucas empresas na época.

Nas reuniões do Conselho Diretor, ficou acertado que, sendo a sede da ANTP em São Paulo, os congressos iniciais seriam realizados em outras cidades onde a entidade contasse com apoio necessário. O primeiro foi realizado no Rio de Janeiro de 9 a 14 de abril de 1978. As apresentações técnicas foram feitas no Hotel Glória havendo, também, uma exposição de estandes das entidades associadas do setor público e privado, que o jornalista Edson Puntel tratava de divulgar com sucesso, como assessor de imprensa do evento que reuniu mais de 500 pessoas. Havia em tudo um clima de surpresa no conagraçamento e contentamento pelo sucesso do evento como primeiro grande encontro da área de transporte público.

Estava consolidada a existência da nova associação que, acompanhando seu tempo, deixou de ser exclusiva de transporte público e predominantemente governamental para tornar-se, na expressão do William Aquino, uma ONG cidadã dedicada à mobilidade urbana.