

**CONVÊNIO DE COOPERAÇÃO PARA DIAGNÓSTICO QUANTO A VIABILIDADE  
DE REATIVAÇÃO DAS LINHAS FERROVIÁRIAS ENTRE OS MUNICÍPIOS DE  
SÃO GONÇALO, NITERÓI, ITABORAÍ E MARICÁ.**

Trabalho de Conclusão de Curso  
apresentado como parte dos requisitos para  
obtenção do grau de Especialista em Gestão  
Pública com ênfase em governo Local.

Aluna: Paolla da Motta Vianna.

Orientador: Prof Doutor Eduardo Domingues.

Brasília – DF

Outubro/2018

**Convênio de Cooperação para Diagnóstico quanto a Viabilidade de Reativação  
das Linhas Ferroviárias entre os Municípios de São Gonçalo, Niterói, Itaboraí e  
Maricá.**

Autora: Paolla da Motta Vianna  
Escola Nacional de Administração Pública  
Instituto Brasileiro de Administração Municipal

## RESUMO

**Palavras-chave:** Transporte público coletivo. Linha ferroviária. Convênio administrativo.

O presente projeto versa sobre a possibilidade de união dos municípios de São Gonçalo, Niterói, Itaboraí e Maricá, que fazem parte da Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro, por meio de um convênio de cooperação para buscar de forma conjunta um diagnóstico sobre a viabilidade de reativação/implantação das linhas ferroviárias que interligavam esses municípios, como possível solução futura para enfrentamento dos desafios de mobilidade na região. Com considerações históricas das linhas ferroviárias que operavam no Brasil relacionando a descontinuidade dos investimentos em tal modal de transporte coletivo, especialmente nos municípios envolvidos. Apresentação da região metropolitana do Estado do Rio de Janeiro com a demonstração de pesquisas revelando a insuficiência do transporte de massa na região. E por fim, destacando a compatibilização do plano de mobilidade urbana dos municípios com a norma vigente e a conceituação/definição de convênio administrativo para consolidação das atividades do projeto.

## SUMÁRIO

|  |           |
|--|-----------|
| <b>1. DIAGNÓSTICO</b>  | <b>4</b>  |
| 1.1. Definição do problema   | 4         |
| 1.2. Contexto/justificativa do problema  | 5         |
| 1.3. Metodologia de coleta de dados  | 6         |
| 1.4. Localização do Plano de Intervenção   | 7         |
| 1.6. Valor previsto  | 7         |
| 1.7. Duração   | 8         |
| 1.8. Instituição/unidade funcional gestora e idealizadora  | 8         |
| <b>2. OBJETIVOS</b>  | <b>9</b>  |
| <b>3. MARCO TÉCNICO E TEÓRICO</b>  | <b>10</b> |
| 3.1 Breve histórico da linha ferroviária no Brasil / A descontinuidade de sua utilização e o abandono                          | 10        |
| 3.2 Breve resumo da Região Metropolitana do Rio de Janeiro / A deficiência do transporte de massa na região                    | 14        |
| 3.3 Da obrigatoriedade do Plano de Mobilidade Urbana / Dos municípios propícios ao convênio e seus planos de mobilidade urbana | 20        |
| 3.4 Do convênio administrativo e os ditames legais   | 29        |
| <b>4. ESCOPO</b>   | <b>34</b> |
| 4.1. Estrutura Analítica   | 34        |
| 4.1.1 Articulação junto aos Municípios para a celebração do convênio   | 35        |
| 4.1.2 Definição do Grupo Técnico de trabalho para a realização do convênio   | 35        |
| 4.1.4 Plano de Reativação/Implantação da(s) linha(s) ferroviária(s)  | 35        |
| 4.1.5 Encerramento do Convênio   | 36        |
| 4.2. Não escopo  | 36        |
| 4.3. Levantamento de restrições  | 36        |
| 4.4. Premissas   | 37        |
| 4.5. Riscos  | 37        |
| 4.6. Estrutura de gestão e principais atores envolvidos  | 38        |
| 4.6.1 Estrutura de gestão/governança   | 38        |
| 4.6.2 Principais atores envolvidos   | 38        |
| 4.7. Quadro de Trabalho/equipe   | 39        |
| <b>5. CRONOGRAMA</b>   | <b>40</b> |
| <b>6. CONSIDERAÇÕES FINAIS</b>   | <b>41</b> |
| <b>7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b>   | <b>43</b> |

## 1. DIAGNÓSTICO

### 1.1. Definição do problema

O Transporte Público no Brasil segundo pesquisa realizada pela Confederação Nacional da Indústria (CNI) é considerado pela maioria dos usuários ruim e ineficiente, apesar de se apresentar em algumas grandes metrópoles com mais de um modal, podendo ser eles: ferroviário (feito por ferrovias), rodoviário (feito por rodovias), hidroviário (feito pela água), dutoviário (feito pelos dutos) e aeroviário (feito de forma aérea); esses apresentam problemas de todas as esferas especialmente pela qualidade dos serviços prestados e os preços das passagens.

Nas cidades vizinhas as grandes metrópoles, muitas das vezes, os problemas no transporte público se afluam de forma mais significativa e impactante, conforme revelam estudos do IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada, seja por não possuírem modais distintos do rodoviário e pelo intenso fluxo de pessoas (decorrente ao crescimento populacional) se deslocando, como via de regra ao ponto central que é a metrópole.

Na Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro a situação do transporte público não diverge das demais regiões do Brasil, com o pior índice entre essas, por apresentar o maior tempo médio do deslocamento casa-trabalho, situação que se dá em virtude da concentração do trabalho no Centro e a oferta limitada de modais de transporte público para os municípios vizinhos, conforme diagnósticos realizados pelo modelar a metrópole, projeto instituído para elaborar o Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Integrado.

Nos municípios do leste fluminense do Rio de Janeiro que compõem a Região Metropolitana em especial, São Gonçalo, Niterói, Itaboraí e Maricá, a situação do transporte público a cada dia se agrava, posto que a principal ligação/elo destes com o Centro se perfaz pela Ponte Rio-Niterói, ensejando na concentração do modal rodoviário pelo menos até o Município de Niterói, e somente a partir deste há também a oferta do transporte hidroviário.

Porém, nem sempre foi assim, tais municípios, São Gonçalo, Niterói, Itaboraí e Maricá antes mesmo da construção da Ponte Rio-Niterói possuíam como modal de transporte público interligando-os além do rodoviário o ferroviário (trem) que ao

longo dos anos foi sucateado, com suas estações e trilhos abandonados e/ou invadidos, conforme pesquisa documental/bibliográfica realizada, que será abordada no subtítulo 3.1.

Diante a tal cenário a população se desloca entre esses municípios exclusivamente por meio de ônibus, sendo cada dia maior a demanda em virtude do crescente número habitacional nesta região, com constantes congestionamentos em foco principal na cidade de Niterói, por ser a única com outro modal de transporte público interligando a cidade central da capital, onde estão concentrados o trabalho dessa população.

## **1.2. Contexto/justificativa do problema**

No período imperial o modal ferroviário foi um dos principais meio de transporte do Brasil (além do hidroviário), esses eram responsáveis por interligar municípios e até mesmo Estados, principalmente para o deslocamento da produção agrícola, de acordo com a síntese histórica disponibilizada no portal eletrônico do ministério dos transportes.

Ao longo dos anos o Brasil de um modo geral deixou de investir e modernizar sua malha ferroviária, passando a predominar o transporte rodoviário que vem se revelando insuficiente e custoso, seja de cunho econômico ou ambiental.

Retrato da predominância do transporte rodoviário impactou o Brasil no começo desse ano 2018, de forma negativa, com a paralisação dos caminhoneiros nas estradas, tendo como consequência o desabastecimento de mercadorias, produtos, alimentos, gasolina dentre outros, em diversos Municípios e Estados, levando todo o país a refletir sobre a descontinuidade no planejamento das malhas ferroviárias e as razões de seu abandono.

No Estado do Rio de Janeiro, apesar do fator trabalho, que é uma das principais causas de deslocamentos da população, estar concentrado na capital, grande parte dos 91 (noventa e um municípios) municípios ao redor desse centro são interligados a este exclusivamente por rodovias, sem oferta de outro modal de transporte público.

Os municípios de São Gonçalo, Niterói, Itaboraí e Maricá por uma questão geográfica, separados da Capital pela Baía de Guanabara, não estão cobertos pelas

linhas de metrô com 48 km de extensão e cinco linhas de trem com 258 km de extensão, atualmente em funcionamento no Estado do Rio de Janeiro (WIKIPEDIA, consulta em 2018).

Dentre os municípios envolvidos no projeto apenas Niterói dispõe de modal de transporte em massa diverso do rodoviário, as barcas, que o interliga com a Capital, o que conseqüentemente concentra todo o fluxo da população vizinhas/limítrofes em seu território, por não disporem de outro modal, realizam tal deslocamento apenas por rodovias, seja para a centralidade (Capital) ou para Niterói, ocasionando constantes congestionamentos, situação que se agrava devido as condições precárias dos ônibus e ausências de infraestruturas para os terminais rodoviários.

No entanto, estes municípios, São Gonçalo, Niterói, Itaboraí e Maricá possuem boa parte da malha ferroviária sem utilização e abandonada o que com planejamento e estudos adequados poderiam viabilizar a sua reativação/utilização para possível ampliação dos modais de transporte público nessas cidades, objetivando a melhoria e eficiência da mobilidade na região.

A importância do projeto consiste em melhorar a qualidade de vida da população dando utilidade a uma área (linha ferroviária) que pouco a pouco vem sendo depredada e destruída ao longo dos anos, além de almejar uma projeção de planejamento de transporte em massa com maior eficiência.

### **1.3. Metodologia de coleta de dados**

Para a realização deste projeto foram realizadas pesquisas bibliográficas, por meio de leitura de livros, artigos, portal dos municípios envolvidos, jornais de circulação eletrônica, reportagens, sites e legislações para inicialmente embasar a definição do problema do transporte público no Brasil e, principalmente na região que contempla os municípios de São Gonçalo, Niterói, Itaboraí e Maricá.

Em segundo momento foram coletados dados históricos da linha ferroviária no Brasil e os possíveis motivos determinantes que ocasionaram a desativação dessas nos municípios envolvidos no projeto.

A terceira etapa buscou contextualizar a Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro e os indicadores, em pesquisas e reportagens, que revelam os

inúmeros desafios do transporte coletivo na região, com as críticas dos usuários que a cada dia vem crescendo.

No quarto momento a análise das legislações federais e municipais foi crucial para identificar a projeção dos municípios com a questão da mobilidade/transporte público, buscando verificar a compatibilização destas com o projeto.

Já o quinto momento materializou o instrumento que se pretende utilizar para a consecução do objetivo de interesse comum, com a sua definição doutrinária e fundamentação legal.

#### **1.4. Localização do Plano de Intervenção**

Os Municípios envolvidos fazem parte do leste da Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro, sendo São Gonçalo, Niterói, Itaboraí e Maricá para um possível enfrentamento dos problemas de transporte público que afeta toda a região, posto que o uso das rodovias existentes não se revela suficiente e eficiente para a plena mobilidade de seus munícipes, como será demonstrado no subtítulo 3.2.

#### **1.5. Público-Alvo**

O público alvo do plano de intervenção de forma direta são os munícipes (cidadãos) dos quatro municípios, do Leste do Estado do Rio de Janeiro, a estabelecerem o convênio que juntos somam 1.985.959 pessoas (Dados do IBGE, estimativa, 2018).

Os de forma indireta são os cidadãos de municípios e Estados vizinhos que transitam pela região que também serão impactados pela melhor utilização das malhas ferroviárias inutilizadas atualmente.

#### **1.6. Valor previsto**

A proposta inicial consiste em não envolver novos gastos para os municípios que se conveniarem. Para a formação do grupo técnico serão cedidos servidores especialistas e com conhecimento técnico, bem como para a gestão do convênio, cada Município irá indicar os profissionais para conduzirem as atividades elencadas no projeto.

Os gastos com pessoal serão custeados pelos respectivos Municípios cedentes cuja previsão é dita como corrente, já contida em norma própria (Lei de Diretrizes Orçamentárias e Lei Orçamentária Anual).

A estrutura para alocação do grupo técnico e demais envolvido no projeto também deverá ser cedida nas sedes de cada Município, tendo em vista que o deslocamento do grupo será necessário para atividades em loco, objetivando aproveitar instalações físicas já existentes.

Os gastos com materiais de expedientes serão custeados pelo Município em que o grupo técnico e/ou demais envolvidos realizar suas atividades.

A aquisição de eventuais serviços e materiais mais complexos tais como equipamentos e software e/ou instrumentos em tecnologia da informação para ajudarem no diagnóstico da malha ferroviária, deverão preceder de estudos e justificativas para eventual contratação em conjunto e de forma compartilhada pelos Municípios conveniados.

O projeto almeja a utilização de Receita Própria dos Municípios envolvidos, posto que não envolve a princípio previsão de novos gastos, no entanto, não se descarta a possibilidade do projeto ser submetido ao Governo Federal/Estadual para obtenção de custeio e/ ou auxílio, tendo em vista se trata de ação que envolve municípios diversos com estimas de impacto em todo o Estado mediante a probabilidade de melhoria na mobilidade dos cidadãos.

### **1.7. Duração**

O projeto tem como prazo de duração o período de um ano e dois meses iniciando-se em 28/10/2018 e com previsão de término para 28/12/2019.

### **1.8. Instituição/unidade funcional gestora e idealizadora**

O Projeto de Intervenção é idealizado pela servidora da Secretaria Municipal de Fazenda do Município de São Gonçalo.

## 2. OBJETIVOS

O objetivo geral do projeto de intervenção consiste em estabelecer um grupo técnico de trabalho para diagnosticar a viabilidade de reativação da linha ferroviária dos Municípios conveniados, com a elaboração de estudos para sua ativação/modernização/implantação mediante a apresentação de ações e custo.

Os objetivos específicos por sua vez possuem o condão de serem basilares e ao longo da execução dos estudos do grupo técnico podem ser desenvolvidos e aprimorados, sendo eles:

- Identificar/Planejar/Consolidar as etapas e ações a serem realizadas pelo grupo técnico de trabalho (exemplo: pesquisa, levantamento da malha ferroviária e suas condições, entre outras);
- Analisar e propor ações/atividades para as questões intersetoriais envolvidas para a consecução do projeto tais como: articulação política, jurídica, orçamentária, financeira, plano de mobilidade, plano diretor, entre outros;
- Elaborar plano de estudos/plano para revitalização e/ou implantação (em alguns municípios) da malha ferroviária;
- Verificar a possibilidade de atuação dos entes Estadual e Federal no estudo/plano para revitalização das linhas ferroviárias;
- Criar e realizar canal de comunicação para integração das ações desenvolvidas no projeto com a população.

### **3. MARCO TÉCNICO E TEÓRICO**

#### **3.1 Breve histórico da linha ferroviária no Brasil / A descontinuidade de sua utilização e o abandono**

As estradas de ferro no Brasil tiveram início ainda no Governo Imperial e mesmo com as dificuldades e desafios para implantá-las, buscou-se investidores para alavancar a sua implantação, diante a necessidade de interligar as regiões agrícolas com o fim de levar os produtos as demais regiões brasileiras de forma eficiente, posto que o transporte nesse período era realizado por animais de cargas até os portos, o que demandava um tempo longo de viagem.

A primeira ferrovia do Brasil teve sua inauguração no dia 30 de abril de 1854, na localidade de Frágoso, Magé/RJ, nomeado como pedra fundamental da estrada de ferro Mauá, com trecho inicial de 14,5 km, ligando o Porto de Mauá a Frágoso, sendo posteriormente prolongada, chegando a 15,19km, segundo dados da enciclopédia livre (Wikipédia, consulta em 20/09/2018).

As malhas ferroviárias objeto do presente projeto faziam parte da chamada linha do litoral, construída por diferentes companhias e épocas (tempo), com ligação inicial entre a região de Itaboraí e Cachoeiras de Macacu, denominada estrada de ferro cantagalo, e assim como as demais ferrovias implantadas no Brasil no período, seu propósito era o escoamento de produção agrícola, o trecho sofreu algumas ampliações, dentre elas a de 1873 passando a interligar Porto das Caixas a Niterói e depois até Cantagalo (Estações Ferroviária, site).

Em 1889 o trecho do presente projeto sofreu uma nova ampliação interligando a cidade de São Gonçalo a Maricá, posto que essa última garantia parte do abastecimento das cidades intermediárias e antes da implantação da ferrovia o transporte de mercadoria agrícola era realizado por tropas de mula em caminhos nas restingas e serras, diante a precariedade ou quase inexistência de acessos/comunicação (Eduardo Margarit, site).

Apesar do Rio de Janeiro no ano de 1902 expressar uma extensão de malha ferroviária significativa com 2.326km, neste período já havia sinais de uma grave crise econômica, devido a queda do preço do café, e dentre as dez estradas de ferro

em funcionamento no Estado, sete apresentavam déficit, isto é, insuficiência de recursos para geri-las e mantê-las.

Nos anos subsequentes ocorreram sucessivas transições de empresas na gestão das linhas ferroviárias do Estado do Rio de Janeiro, alguns contratos de concessão chegaram a ser cancelados ensejando muito deles em interposição de penalidade/multa, outros em litígio judicial e, apesar das dificuldades enfrentadas o Governo Estadual e Federal realizaram investimentos com novos prolongamentos e modernização para melhoria da malha ferroviária.

No entanto, ao decorrer do tempo, os investimentos não se revelaram suficientes para a manutenção das ferrovias, posto que essa se tornava cada vez mais dispendiosa e arrecadação não era capaz de suprir os gastos.

A situação desastrosa era recorrente em todo território brasileiro, porém, no início da década de 1940, iniciou-se uma nova tentativa de manutenção e continuidade das estradas de ferro com o processo de saneamento, reorganização e a promoção de investimentos, criando-se um sistema de inspeção nas ferrovias com objetivo de aferir o estado de funcionamento e conservação das mesmas, inclusive quanto a organização e estrutura financeira das empresas ferroviárias, nacionais ou estrangeiras.

Foi a partir deste trabalho que deu origem ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) e Departamento Nacional de Estradas de Ferro (DNEF), criado pelo Decreto Lei n.º 3.155, de 28 de março de 1941. Pelo fato de sua extinção, as funções do DNEF foram transferidas para a Secretaria Geral do Ministério dos Transportes e parte para a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA) em dezembro de 1974. No início da década de 1950, o Governo Federal, com base em amplos estudos decidiu pela unificação administrativa das 18 estradas de ferro pertencentes à União, que totalizavam 37.000 km de linhas espalhadas pelo país e operavam 73% da malha ferroviária federal. (PIEPER, 2008).

Apesar dos esforços despendidos a insuficiência de recursos, déficits, para gerir as ferrovias eram cada vez maiores, o que levou o Governo Federal nos anos próximos a 1960 a dar início a uma política de erradicação de ramais considerados como antieconômicos cujo processo perdurou por aproximadamente cinco anos, sendo responsável pela desativação de milhares de quilômetros de ferrovias, destacando-se os 1.725km de linhas extirpados somente da Estrada de Ferro Leopoldina (Eduardo Margarit, site).

Neste período o transporte rodoviário passou a ser priorizado pelo Governo buscando-se atrair investimentos da indústria automobilística estrangeira como

forma de alavancar o desenvolvimento econômico do país, já que a produção e venda de automóveis energizavam a economia gerando maior volume de empregos e expandindo a produção industrial, o que praticamente fez cessar os investimentos públicos nas linhas ferroviárias passando por sucateamento de sua frota e equipamentos.

A redução drástica dos investimentos no setor ferroviário levou ao seu sucateamento, principalmente as ferrovias administradas pela RFFSA (Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima) - que havia sido criada em 1957 - e pela Ferrovia Paulista S.A.

Na década de 90 se iniciou o processo de desestatização por recomendação dos estudos efetuados pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, indicando a necessidade de transferência da malha ferroviária brasileira ao setor privado, por intermédio de licitação para o arrendamento dos ativos operacionais da Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima aos novos concessionários, sendo posteriormente também privatizado o trecho pertencente à Ferrovia Paulista S.A.

No entanto, tais medidas não foram suficientes para manutenção das ferrovias no Brasil, muitas foram descontinuadas, em virtude da briga que se instalou no período (1950-2000) entre rodas e trilhos, com o atrativo das indústrias automobilísticas que ganhavam território no mundo, o Governo Brasileiro despertou seus olhares para as rodas, passando a investir em rodovias, acreditando no desenvolvimento econômico que a instalação de tais indústrias no Brasil iria gerar.

O transporte rodoviário a partir de então passou a ser prioridade e o sistema ferroviário, que em 1984, transportava aproximados um milhão de passageiros por dia, apresentou uma profunda crise, em que a degradação chegou a ponto de afetar a segurança das operações (acidentes), a pontualidade e a confiabilidade das viagens (constantes avarias e diminuição do número de material rodante em funcionamento), a segurança e limpeza das estações e composições, resultando na queda constante e brutal do número de passageiros, que em 1996 chegou a apenas 145 mil passageiros por dia.

Dos 37.967 km de ferrovias existentes em 1957 restou cerca de 28.000, sendo que apenas 12.000 são utilizados pelas concessionárias para transporte de carga, dentre as descontinuidades temos as linhas objeto do presente projeto que passavam pelos Municípios de São Gonçalo, Niterói, Itaboraí e Maricá.

O abandono e falta de investimento nas linhas que interligavam os Municípios do presente projeto eram frequentes noticiários da época como revela o portal eletrônico estações ferroviárias:

É quinta-feira, 26 de agosto (de 1999) e a saída do trem (da estação de Visconde de Itaboraí) das 9h15 está ameaçada. Há problemas na escova da locomotiva. Os mecânicos tentam um gatilho e os funcionários, amontoados numa sala suja e quase sem móveis, torcem. Acostumados aos atrasos e cancelamentos, alguns usuários, em pé, esperam pacientemente na plataforma. Outros desistem e vão para a parada de ônibus. Meia hora depois o problema está resolvido e os três vagões, com capacidade para 200 passageiros, partem levando pouco mais de 30 pessoas. A maioria das portas defeituosas segue aberta, enquanto outras já nem existem mais. Como a via é irregular e o trem balança muito, deve-se tomar cuidado para não cair. Os acidentes são frequentes, apesar da baixa velocidade. O maquinista vai o tempo todo apitando para que as pessoas saiam da linha. Não há proteção e em alguns lugares o trem passa junto aos prédios. Outro motivo de atraso constante é o uso do leito da ferrovia para estacionamento de automóveis. Como o trem passa só a cada três horas - e nem sempre regularmente - muitos motoristas deixam os veículos sobre a linha e vão fazer compras ou entregas. Diante do abandono da linha, alguns acham até que o ramal está desativado. As paradas vão se sucedendo e o panorama não muda: Amaral, Itambi, Guaxindiba, Laranjal, Jardim Catarina. Em alguns pontos há pedras servindo de apoio para que os passageiros subam aos vagões, ou então bancadas e escadas de madeira, aterros e até alguma plataforma. Não há proteção para sol ou chuva. Banheiro e água, nem pensar. E segue o trem: Alcântara, Melado, Estrela do Norte, Rodo de São Gonçalo, São Gonçalo, Madama (O Dia, 19/02/2003)

O portal eletrônico estações ferroviárias continua apresentando relatos da época:

Conforme reportagem de agosto de 1999, a estação de Niterói estava "em ruínas, sem bancos, sem sinalização, sem bilheteria e sem comércio". (Fonte: Carlos Eduardo Soares da Cruz, Niterói, RJ, 02/2004) "Os 33 quilômetros do ramal ferroviário Niterói-Visconde de Itaboraí, administrados pela Central e que não interessaram a concessionárias, permanecem no abandono. Parte desses antigos trilhos - da estação, que é tombada, a Guaxindiba - será transformada na moderna Linha 3 do metrô. Mas o que se vê hoje é a total falta de investimentos. 'Temos por dia uma verba de apenas R\$ 4 mil para manutenção dos ramais', disse o diretor de produção da Central, Roberto Santos. Apenas um trem, da década de 50, circula a 20 quilômetros por hora, e muitas vezes é impedido de seguir por causa de defeitos e de carros que estacionam nos trilhos. Além disso, lixo, mato e esgoto cortam a linha férrea. Na estação da Madama, a estrada de ferro é totalmente encoberta pelo capim. O ramal serve a 180 pessoas por dia, que pagam passagem de R\$ 0,60. É o caso do porteiro Marcelo Eugênio, 34 anos, que leva duas horas de Itaboraí para Niterói." (O Dia, de 19/02/2003).



Estrela do Norte, Rodo de São Gonçalo, São Gonçalo, Madama.  
Fonte: Estações Ferroviárias, site.

A construção da ponte Rio-Niterói, um grande investimento em rodovia, também impactou de forma negativa nas linhas ferroviárias que interligavam os municípios do presente projeto, tendo por consequência a desativação dessas, que por anos já sofria pelo abandono, conforme demonstram relatos de usuários em jornais da época.

Os trechos das ferrovias, objeto do presente projeto, desativado, era operado pela Companhia Estadual de Engenharia de Transportes e Logística, mais conhecida como “Central”, uma estatal fundada com objetivo de absorver as funções da extinta Flumitrens, administrando o restante da malha ferroviária de transporte de passageiros não privatizada do estado do Rio de Janeiro.

### **3.2 Breve resumo da Região Metropolitana do Rio de Janeiro / A deficiência do transporte de massa na região**

O Estado do Rio de Janeiro segundo dados do último censo (2010) do IBGE - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - possui uma população de 6.320.446 pessoas com área territorial de 1.200,177 km<sup>2</sup> o que equivale à densidade demográfica de 5.265,82 habitantes / km<sup>2</sup>, sendo o terceiro Estado mais populoso do Brasil, distribuído por 92 (noventa e dois) municípios.

A capital do Rio de Janeiro se revela uma cidade central, concentrando os maiores desenvolvimentos, formando ao seu redor o fenômeno da conurbação, que consiste quando cidades próximas a centralidade crescem se unindo a outras dando a impressão de constante continuidade.

Tal condição desencadeou a instituição da Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro, por uma Lei Federal que apesar de vigente até a presente data não apresenta simetria com o Estatuto da Metr pole, sendo editada uma nova legisla o para se adequar às normas legais ainda pendente dos procedimentos burocráticos e posterior aprova o.

A Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro atualmente   constituída por 21 (vinte e um) municípios, a saber: Belfort Roxo, Duque de Caxias, Guapimirim, Itaboraí, Itaguaí, Japeri, Magé, Maricá, Mesquita, Nilópolis, Niterói, Nova Iguaçu, Paracambi, Queimados, Seropédica, São Gonçalo, São João de Meriti, Tanguá, Cachoeiras de Macacu e Rio Bonito.

Retomando a ideia de centralidade a Capital do Rio de Janeiro, na região metropolitana, segundo pesquisa realizada pela Câmara Metropolitana, concentra 73,84% total de empregos, além de possuir os maiores números de Hospitais, Escolas, Universidades, Comércios entre outros equipamentos e serviços, o que movimenta a popula o das áreas ao entorno para a centralidade.

Os Municípios objeto do presente projeto, apesar de próximos da centralidade, possuem barreiras geográficas, em especial a baía da Guanabara, cuja interliga o antes da constru o da Ponte Rio-Niterói se perfazia de forma mais longa por transporte aquaviário (tendo em vista que as embarca es não possuíam as tecnologias atuais) e rodoviário.



Fonte: <http://www.camarametropolitana.rj.gov.br/mapa-rmrj.asp>

De acordo com os estudos realizados pela Câmara Metropolitana entre 1940 e 1960, ocorreu um crescimento populacional de 85,8%, no conjunto da cidade e do estado do Rio de Janeiro, sendo superior ao estado de São Paulo, 80,7%, bem como da Região Sudeste e no Brasil, que apresentaram crescimento demográfico respectivamente de 69,3% e 72,2%.

Nos municípios, objeto do presente projeto, o crescimento populacional se demonstrou de forma mais acentuada no período de 1970 a 1980, o que conseqüentemente impactou a mobilidade de pessoas que circulam diariamente para os equipamentos de serviços situados na centralidade - Capital.

Para atender esse deslocamento diário de pessoas foi instituído o transporte público de massa, que segundo o doutrinador Raymundo (2013) há registro de que o primeiro serviço de transporte público do Brasil surgiu em 1838 no Rio de Janeiro como dois “ônibus” de tração animal, de dois andares, servindo os bairros de Botafogo e Engenho Velho, fazendo a linha Centro - São Cristóvão, sofrendo forte oposição dos pequenos empreendedores locais (proprietários de carruagens) que se ofereciam ao governo para obter o direito de operar e explorar o transporte de pessoas por tempo indeterminado.

Com o passar dos anos, conforme relato no subtítulo 3.1, as cidades brasileiras passaram a dispor de distintos modais de transporte tais como as linhas ferroviárias, as embarcações e os ônibus que tiveram sua ascensão nas décadas de 1950 e 1960.

Atualmente o Estado do Rio de Janeiro apresenta distintos modais de transporte público de massa, sendo eles: barca, trem, metrô, VLT e ônibus, que em sua maioria estão concentrados na centralidade - Capital - de forma a interligar esta as demais cidades do Estado, porém, apesar da variedade de modais estes são cada vez menos atrativos da população que preferem utilizar o transporte individual, devido às condições e tempo de percurso, o que contribui para inúmeros congestionamentos.

Assim, revela a pesquisa realizada pela Confederação Nacional da Indústria (CNI), sobre o transporte público no Brasil, que dentre os resultados destacou que 50% da população que nunca ou raramente usam o serviço, apontaram que este seria melhor se a oferta de linhas alcançasse todas as regiões da cidade e outra questão foi sobre os constantes atrasos dos veículos.

A pesquisa revela ainda que 70% dos entrevistados consideram a qualidade do transporte público entre regular a péssimo, vejamos a avaliação por região brasileira:

**Avaliação do transporte público**  
Percentual de respostas por porte região (%)

|                         | Norte/Centro-Oeste | Nordeste | Sudeste | Sul |
|-------------------------|--------------------|----------|---------|-----|
| Ótimo ou bom            | 17                 | 27       | 21      | 31  |
| Regular                 | 26                 | 32       | 36      | 27  |
| Ruim ou péssimo         | 51                 | 34       | 36      | 28  |
| Não sabe/ Não respondeu | 6                  | 7        | 8       | 14  |

A soma dos percentuais pode ser diferente de 100% por questões de arredondamento.

Fonte: <http://www.portaldaindustria.com.br/busca/?q=mobilidade&page=2>

A pesquisa revela ainda que dentre os modais de transporte, os usuários do ônibus são os que gastam mais tempo em seu deslocamento diário:

**Tempo de deslocamento diário para atividades rotineiras**  
Percentual de respostas por meio de locomoção mais utilizado (%)

|                     |  |  |  |  |  |  |
|---------------------|---|---|---|---|---|---|
| Até uma hora        | 86  | 81  | 81  | 76  | 57  | 51  |
| De uma a duas horas | 8   | 7   | 13  | 15  | 27  | 28  |
| Mais de duas horas  | 6   | 12  | 5   | 9   | 15  | 22  |

A soma dos percentuais pode ser diferente de 100% por questões de arredondamento.  
\*Os valores foram calculados desconsiderando os percentuais de não-respostas (não sabe e não respondeu).

Fonte: <http://www.portaldaindustria.com.br/busca/?q=mobilidade&page=2>

Em pesquisa mais recente realizada pela instituição Expert Market, de acordo com a divulgação realizada pela época negócios em seu portal eletrônico, o Rio de Janeiro ocupa a última posição do ranking que classifica as melhores e piores cidades do mundo para utilizar transporte público, revelando que os cariocas passam em torno de 1 hora e 30 minutos por dia no transporte público, sem contar a média de 19 minutos que perdem esperando a condução, realizando baldeações para alcançar o destino final e o elevado custo do transporte, considerando o salário médio da população.

Pesquisa realizada pelo IPEA - Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada - revelou dados similares quanto à ineficiência da mobilidade no Brasil apontando que

20% da população gasta mais de uma hora por dia no trajeto casa-trabalho (IPEA, portal eletrônico, notícias, 26/05/2011).

Nos municípios do presente projeto a situação se revela ainda mais temerosa, posto que excetuado o município de Niterói, os demais apresentam um único modal de transporte público de massa, o ônibus, e o principal trajeto que liga tais municípios a centralidade - Capital do Rio de Janeiro, seja pela Ponte Rio-Niterói ou pelo transporte aquático (Barcas S.A.) possuem interligação a cidade de Niterói, que acaba sofrendo com inúmeros congestionamentos.

O município de São Gonçalo pelo último censo do IBGE (2010) apresentava população de 999.728 pessoas, hoje se estima que a população já esteja em torno de aproximadamente 1.300.000 pessoas, e apesar de ser a segunda cidade mais populosa do Estado do Rio de Janeiro, possui apenas um único modal de transporte de massa (ônibus) o qual os usuários apresentam críticas significativas que estão sempre sob o enfoque da mídia, neste sentido o G1 em seu portal eletrônico divulgou:

## **Com uma das tarifas mais caras do RJ, ônibus de São Gonçalo são alvos de crítica da população**

População reclama da falta de qualidade do transporte na cidade e cobra melhorias. Prefeitura determinou climatização de 20% da frota até o fim de 2017, mas prazo não foi cumprido.

Fonte: <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/com-uma-das-tarifas-mais-caras-do-rj-onibus-de-sao-goncalo-sao-alvos-de-critica-da-populacao.ghtml>

A cidade de Itaboraí mesmo apresentando no último censo uma população inferior a São Gonçalo, com 218.008 pessoas, boa parte dessas realizam percurso diário até a centralidade passando pelo Município de Niterói, somando em número com os munícipes de São Gonçalo que deslocam diariamente, o que também o fazem por um único modal de transporte, o ônibus.

No município de Maricá a condição do transporte de massa é problematizada de modo mais crítico, pois além de apresentar um único modal de transporte de massa, por anos viveu refém de uma única empresa prestadora dos serviços, o que perdura na linha intermunicipal.

RIO DE JANEIRO

## Após baixar tarifa de ônibus, Prefeitura de Maricá 'ataca monopólio'

De acordo com a assessoria do prefeito, ato público vai pedir fim do monopólio do transporte coletivo na cidade

Por O Dia

Fonte: [https://odia.ig.com.br/\\_conteudo/noticia/rio-de-janeiro/2013-06-20/apos-baixar-tarifa-de-onibus-prefeitura-de-marica-ataca-monopolio.html](https://odia.ig.com.br/_conteudo/noticia/rio-de-janeiro/2013-06-20/apos-baixar-tarifa-de-onibus-prefeitura-de-marica-ataca-monopolio.html)

A questão do transporte de massa em Maricá só começou a ganhar novos horizontes, no âmbito municipal, com a criação da solucionada apenas internamente com a criação da Empresa Pública de Transporte (EPT):

## Fim do monopólio: transporte público é gratuito em Maricá

11 de dezembro de 2014

14048 0



Frota inicial com 10 ônibus circulará de Ponta Negra a Itaipuaçu, 24 horas, inclusive nos finais de semana

Linhas terão tarifa zero com veículos circulando 24 horas de Ponta Negra a Itaipuaçu

Fonte: <https://www.marica.rj.gov.br/2014/12/11/fim-do-monopolio-transporte-publico-e-gratuito-em-marica/>

A cidade de Niterói por sua vez apresenta os melhores índices de desenvolvimento humano do Brasil e o melhor do Estado do Rio de Janeiro, entretanto, por ser principal elo entre os municípios do projeto (São Gonçalo, Itaboraí e Maricá) com a centralidade - Capital do Estado - constantemente sofre com

inúmeros congestionamentos, e dentre as cidades, do projeto, é a única com dois modais de transporte (ônibus e embarcações).

Niterói além de buscar qualidade e eficiência na mobilidade internamente para seus munícipes busca frequentemente equilibrá-la com os transeuntes (que fazem caminho) em seu território, que em sua maioria são oriundos dos Municípios limítrofes, São Gonçalo, Itaboraí e Maricá, fazendo um trajeto contínuo exclusivamente por rodovias que desafogam todos em sua cidade, gerando os congestionamentos que são corriqueiramente páginas de noticiários:

RIO DE JANEIRO

## Niterói lidera ranking nacional de congestionamento, aponta pesquisa

Segundo levantamento, Rio está em oitavo lugar

Por O Dia

Publicado às 17h43 de 29/03/2018 - Atualizado às 20h44 de 29/03/2018

Fonte: <https://odia.ig.com.br/rio-de-janeiro/2018/03/5526917-niteroi-lidera-ranking-nacional-de-congestionamento-aponta-pesquisa.html#foto=1>

Diante de tal cenário e com inspiração em países desenvolvidos, sob a nova ótica global que se instala no mundo quanto à importância de investimentos em diferentes modais de transporte de massa, especialmente por questão geográfica no que tange ao espaço físico, considerando que rodovias e veículos ocupam um percentual considerável de utilização, é que se insere o presente projeto, objetivando um estudo para possível reativação de um transporte público de massa que interliga essas regiões, sendo desativado pelo sucateamento e falta de investimento.

### **3.3 Da obrigatoriedade do Plano de Mobilidade Urbana / Dos municípios propícios ao convênio e seus planos de mobilidade urbana**

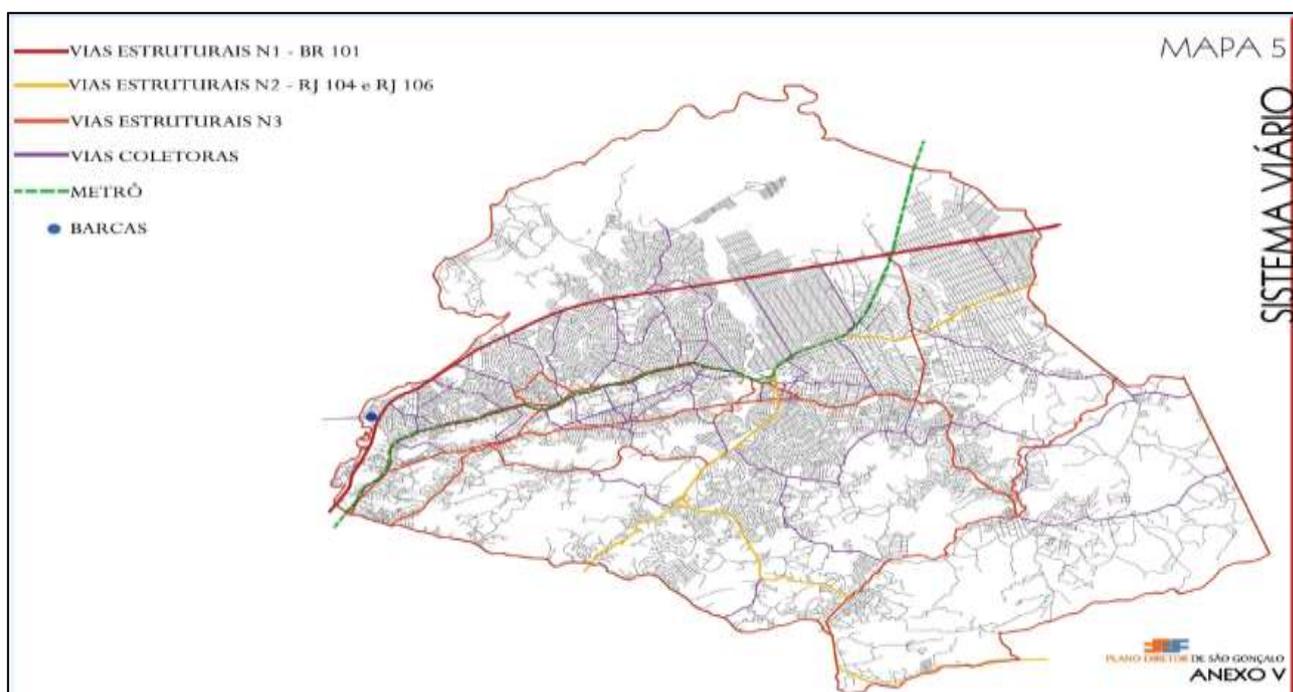
Com a problemática de (i)mobilidade vivenciada no Brasil, especialmente pelas cidades mais populosas e grandes metrópoles o Governo Federal deu o primeiro passo instituindo as diretrizes da política nacional de mobilidade urbana, por meio da Lei n. 12587 de 03 de janeiro de 2012, com o objetivo de orientar os

municípios e estados na árdua missão de desenvolvimento das cidades, trânsito e circulação.

Antes da aprovação da Lei de Política Nacional de Mobilidade Urbana, já vigorava o Estatuto das Cidades, Lei n. 10257/2001, que prevê em seu artigo 41, § 2º a obrigatoriedade de elaboração de um plano de transporte urbano integrado, compatível com o plano diretor ou nele inserido, para as cidades com mais de quinhentos mil habitantes.

Neste período, segundo dados do censo do IBGE (2000), dos municípios envolvidos no presente projeto, apenas São Gonçalo possuía população com mais de quinhentos mil habitantes, no entanto, apesar da obrigatoriedade legal, não foi elaborado por esse um plano de transporte urbano integrado autônomo, sendo inserido no corpo do Plano Diretor, conforme disposto na Lei Complementar Municipal n. 001/2009, o Título IV - Da Política Urbana - Capítulo I - Da circulação e dos transportes, contemplando, ainda que de forma superficial, a política de transporte municipal, com apenas 09 artigos.

Chama-se atenção que já no Plano Diretor do Município de São Gonçalo a escala metropolitana é contemplada, ou seja, se busca a inserção do município em uma rede mais ampla com a sua valorização como centralidade regional, vejamos o seu anexo V:



Fonte: Anexo V da Lei Municipal de São Gonçalo n. 01/2009, publicada no Diário Oficial em 22/07/2009.

Com o advento da Lei de Política Nacional de Mobilidade Urbana a obrigatoriedade da elaboração do Plano de Mobilidade Urbana passou a ser para todas as cidades com mais 20 mil habitantes, conforme disposto no artigo 24 da referenciada Lei, tendo sido estipulado prazo para tal, com previsão da penalidade de impedimento de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência.

No que tange ao prazo este se encontra disposto nos § 4º do artigo 24 da Lei n. 12587/2012 que inicialmente foi de 03(três) anos, passando por algumas modificações e atualmente com a determinação que segue:

§ 4º Os Municípios que não tenham elaborado o Plano de Mobilidade Urbana até a data de promulgação desta Lei terão o prazo máximo de 7 (sete) anos de sua entrada em vigor para elaborá-lo, findo o qual ficarão impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana até que atendam à exigência desta Lei.

Diante a esta nova normatização todos os municípios envolvidos no projeto passaram a ser obrigados (por possuírem mais de 20 mil habitantes) a elaborar o Plano de Mobilidade Urbana compatível com o plano diretor ou nele inserir, no entanto, conforme pesquisas realizadas no portal eletrônico de cada município e contatos realizados com agentes das prefeituras, estes se encontram em fase de construção do plano de mobilidade urbana.

O município de Itaboraí noticiou em seu portal eletrônico informações sobre a construção do plano de mobilidade urbana:

Em 5 de dezembro de 2017 por Comunicação / Prefeitura Municipal de Itaboraí

## Itaboraí realiza Seminário e Oficina “Construindo o Plano de Mobilidade Urbana”



No próximo dia 06 de dezembro (quarta-feira), a Prefeitura de Itaboraí, através das Secretarias Municipais de Meio Ambiente e Urbanismo e de Transportes, sediará o Seminário e Oficina “Construindo o Plano de Mobilidade Urbana”. O evento acontecerá no Salão Nobre da Prefeitura, das 9h às 17h e contará com a participação dos municípios de Itaboraí, Magé e São Gonçalo.

Com o objetivo de oferecer diretrizes para a Elaboração do Plano de Mobilidade, o evento será realizado pela Câmara Metropolitana de Integração Governamental do Estado do Rio de Janeiro, Secretaria de Estado de Transportes e WRI Brasil Cidades Sustentáveis, com ministração da diretora de Desenvolvimento Urbano do WRI Brasil, Nívea Oppermann e sua equipe.

Fonte: <http://www.itaborai.rj.gov.br/18769/itaborai-realiza-seminario-e-oficina-construindo-o-plano-de-mobilidade-urbana/>

A respeito da elaboração do plano de mobilidade urbana do Município de Maricá não foi encontrado em seu portal eletrônico notícias sobre o tema, tendo sido realizado contato com servidores do município que expuseram o desenvolvimento do trabalho no sentido de formular o plano.

Já o Município de Niterói tem por última atualização em seu portal eletrônico, quanto a elaboração do plano de mobilidade urbana, notícia do ano de 2016, vejamos:



Fonte: <http://urbanismo.niteroi.rj.gov.br/pre-conferencia-de-mobilidade/>

Porém, o globo em seu portal eletrônico divulgou uma matéria recente, agosto/2018, sobre o plano de mobilidade do município de Niterói:



Fonte: <https://oglobo.globo.com/rio/bairros/plano-de-mobilidade-movimentava-cicloativistas-em-niteroi-22947802>

Por fim, o município de São Gonçalo não divulgou em seu portal eletrônico, notícias e/ou informações sobre a elaboração de seu plano de mobilidade urbana, entretanto, tornou pública em seu Diário Oficial de 03 de janeiro de 2018 a instituição do núcleo de planejamento urbano para tal:



Fonte: [http://www.saogoncalo.rj.gov.br/diario/2018\\_01\\_03.pdf](http://www.saogoncalo.rj.gov.br/diario/2018_01_03.pdf)

Os jornais de circulação na região divulgaram recentemente, agosto/2018, notícias sobre a elaboração do plano de mobilidade urbana do município de São Gonçalo:



Fonte: <https://jornalcorreiofluminense.com/2018/08/04/sao-goncalo-desenvolve-plano-de-mobilidade-urbana-municipal/>

Como demonstrado nenhum dos municípios envolvidos no projeto possuem Plano de Mobilidade Urbana e vale pontuar que os seus Planos Diretores estão defasados em pelo menos 11(onze) anos, e apesar de não possuírem parte específica para a integração metropolitana (ou até mesmo com outros municípios), o tema mobilidade/transporte se apresentam no corpo da redação de um modo geral, especialmente nos capítulo e/ou título destacados:

| MUNICÍPIOS  | PLANO DIRETOR |   |                      |
|-------------|---------------|---|----------------------|
|             | ANO           | CAPÍTULO/TÍTULO   | ARTIGOS              |
| São Gonçalo | 2009          | Da circulação e dos transportes   | 44 ao 51             |
| Niterói     | 1992          | Do transporte e sistema viário  | 59 a 64              |
| Itaboraí    | 2006          | Da circulação viária e dos transportes  | 82 a 84              |
| Maricá      | 2006          | Da política de circulação, de transporte e da mobilidade<br>Do Plano diretor Setorial de Transporte e da Mobilidade | 54 a 62<br>170 a 172 |

Fonte: Legislação dos municípios de São Gonçalo, Niterói, Itaboraí e Maricá. Elaboração própria.

As redações dos artigos supra possuem simetria no que se referem ao dever do município de estruturar a malha viária, com investimentos em novos alinhamentos, propondo eixos de transportes coletivos, com vistas à integração, adequação e eficiência.

A inexistência do plano de mobilidade urbana nos municípios envolvidos e a ausência de previsão nos respectivos plano diretor quanto a integração metropolitana não são impedimentos para a realização do presente projeto, posto que dentre as políticas normatizadas, estão contempladas as ações voltadas a eficiência do transporte coletivo, sem contar que essas normatizações estão defasadas em pelo menos 11 (onze) anos, tendo por mais recente a do Município de São Gonçalo, de 2009, carecendo de revisão e adoção de medidas que melhor se adequem às necessidades vigentes, especialmente quanto à melhor utilização dos espaços, em simetria com a nova ótica global, adotada em países desenvolvidos.

O Estado do Rio de Janeiro, por intermédio da Secretaria de Estado de Transporte - SETRANS - no ano de 2015, conforme dados extraídos de seu portal eletrônico, realizou a atualização do PDTU - Plano Diretor de Transporte Urbano da Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro, que segundo seus elaboradores tem por objetivo:

(...)subsidiar o Governo do Estado do Rio de Janeiro no desenvolvimento das políticas públicas setoriais, orientando as ações executivas relativas aos investimentos em infraestrutura viária e sistemas de transporte coletivo como barcas, corredores de ônibus, metrô, trens e terminais de integração, além de definir modelos operacionais e considerar modelos tarifários que possibilitem otimizar o uso da rede de transporte disponível, integrando e expandindo os sistemas existentes em redes futuras, de acordo com horizontes predefinidos (Relatório 13- Síntese do PDTU, maio de 2016)

No plano metropolitano, idealizado em 2013, revisado em 2015 já há projeção de metrô interligando os municípios do presente projeto com a centralidade - Capital do Rio de Janeiro, o que se denominou a conhecida linha 3 do metrô:



Fonte: <http://www.rj.gov.br/web/setrans/>

A linha 3 do metrô desde então não saiu do papel, fazendo parte de um sonho metropolitano, especialmente para a população dos municípios envolvidos no presente projeto. Destaca-se que em diversos planejamentos realizados para a execução dessa linha os seus idealizadores utilizam o traçado da linha ferroviária, o que revela a sua importância e o seu papel primordial na interligação dos municípios.

Notícias nesse sentido se propagam aos longos desses anos, tendo publicação recente pelo jornal A Tribuna RJ em seu portal eletrônico a indignação da população:

Apesar de várias propagandas de como ficaria a Linha 3 do metrô, ligando Niterói à Itaboraí, nada foi feito e a falta de mobilidade continua. Segundo moradores, a situação se arrasta. "A gente reclama, mas não adianta nada. Como pode a linha 4 do metro na Barra da Tijuca sair primeiro que a linha 3 em São Gonçalo?, Indaga a dona de casa Márcia Gomes que arrisca uma resposta: "Com certeza foi por causa do lobby político do povo poderoso da Barra", lamentou.

Fonte: <http://www.tribunary.com.br/obras-da-linha-3-do-metro-dh-de-niteroi-e-minha-casa-minha-vida-de-itaborai-nao-sairam-do-papel/>

No ano subsequente, 2016, o Estado do Rio de Janeiro, apresentou “Relatório Técnico - Diagnóstico e Tendência” para o desenvolvimento do Plano Diretor Metroviário da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, neste destacaram dois dos municípios do presente projeto como âncora na Região Metropolitana, sendo eles Niterói e São Gonçalo (SETRANS - página 43).

Para os envolvidos na construção do relatório mencionado os municípios âncoras da Região Metropolitana reúnem a maior parcela da população dessa região, informações mais detalhadas ou ainda maior porte e um conjunto de investimentos em infraestrutura em curso, tendo o papel de representar os demais municípios.

O Relatório Técnico - Diagnóstico e Tendência segundo informações em seu conteúdo disponibilizado pelo Estado do Rio de Janeiro, pelo portal eletrônico, se refere a primeira fase dos estudos de desenvolvimento do Plano Diretor Metroviário da Região Metropolitana, o qual reflete a consolidação de dados e diagnóstico da época, 2016.

No meado do ano corrente, junho/2018, foi devidamente finalizado e entregue o Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, este em seu tópico “Análise Multidisciplinar de Mobilidade” - Tombo I - faz uma análise no que tange a funções de mobilidade (enraizamento/integração/dominância/articulação/competição/dependência) nos municípios do presente projeto:

(...) pode-se dizer que em Niterói a dinâmica das viagens é mais equilibrada, apesar da mais elevada dependência. Essa constatação indica a necessidade de ações que minimizem a dependência e aumentem sua integração. Quando se trata de São Gonçalo, o problema da centralidade é o enraizamento, o qual deve ser estimulado para obter uma centralidade mais equilibrada. Em Itaboraí, por ser uma centralidade menos consolidada que as anteriores, identificaram-se elevado nível de dependência e baixa dominância. Esses aspectos indicariam maior relacionamento com centros distantes às centralidades próximas. Maricá por ser tratada de forma isolada observa que ela se relaciona menos com seu entorno imediato, chegando a 15% das viagens.

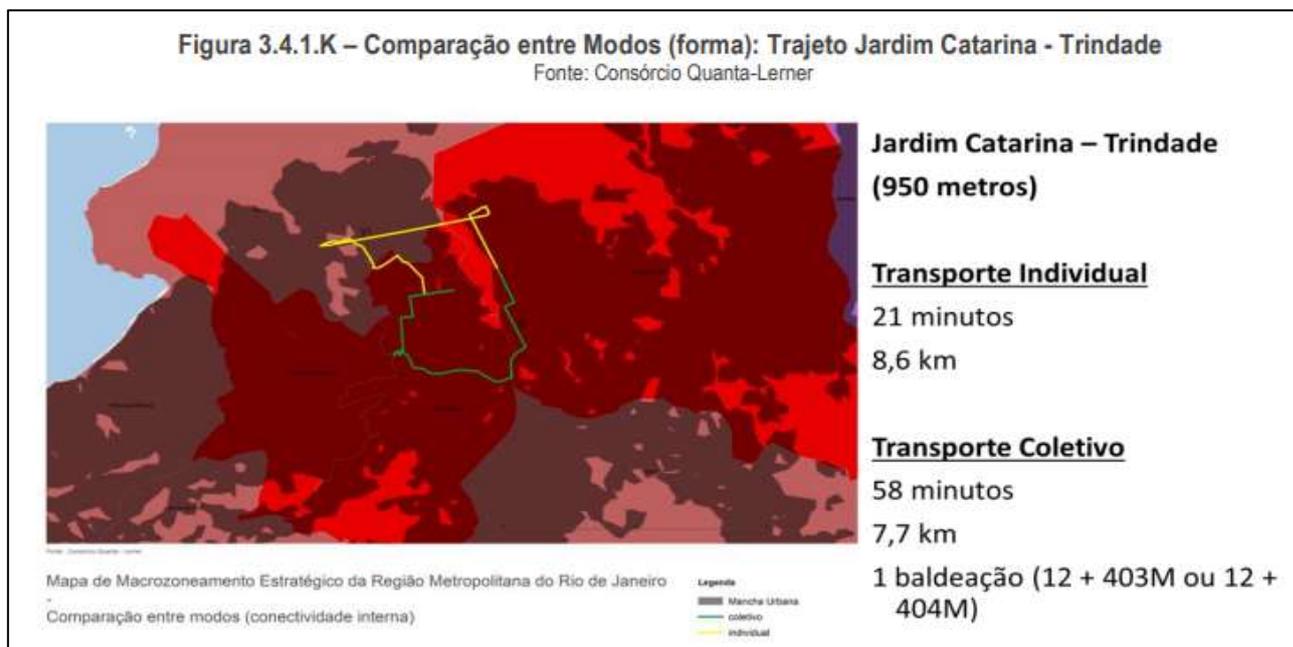
(<https://www.modelarametropole.com.br/documentos/#documentos-produtos>)

O capítulo que versa sobre a análise realizada no Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana do Rio de Janeiro aponta dados mais críticos no quesito mobilidade quanto aos municípios envolvidos

no presente projeto, revelando que a insuficiência não consiste apenas na interação com os seus limítrofes, os desafios estão também internalizados, posto que apresentam longos tempos de viagem para percorrer um bairro a outro. Neste sentido:

Como observado anteriormente, esses dois fatores são mais fortes em Niterói e São Gonçalo, o que é reforçado pelo baixo tempo de viagem para acessar essa área a partir de outras áreas dentro da própria centralidade. Contudo percebe-se que nestes locais ainda há bastante a melhorar, uma vez que se observam tempos de viagem superiores a 45 minutos. Itaboraí apresenta uma pior integração e isso é observado nos tempos de viagem. Maricá indica baixíssima integração da área Itaipuaçu com sua sede. (<https://www.modelarametropole.com.br/documentos/#documentos-produtos>)

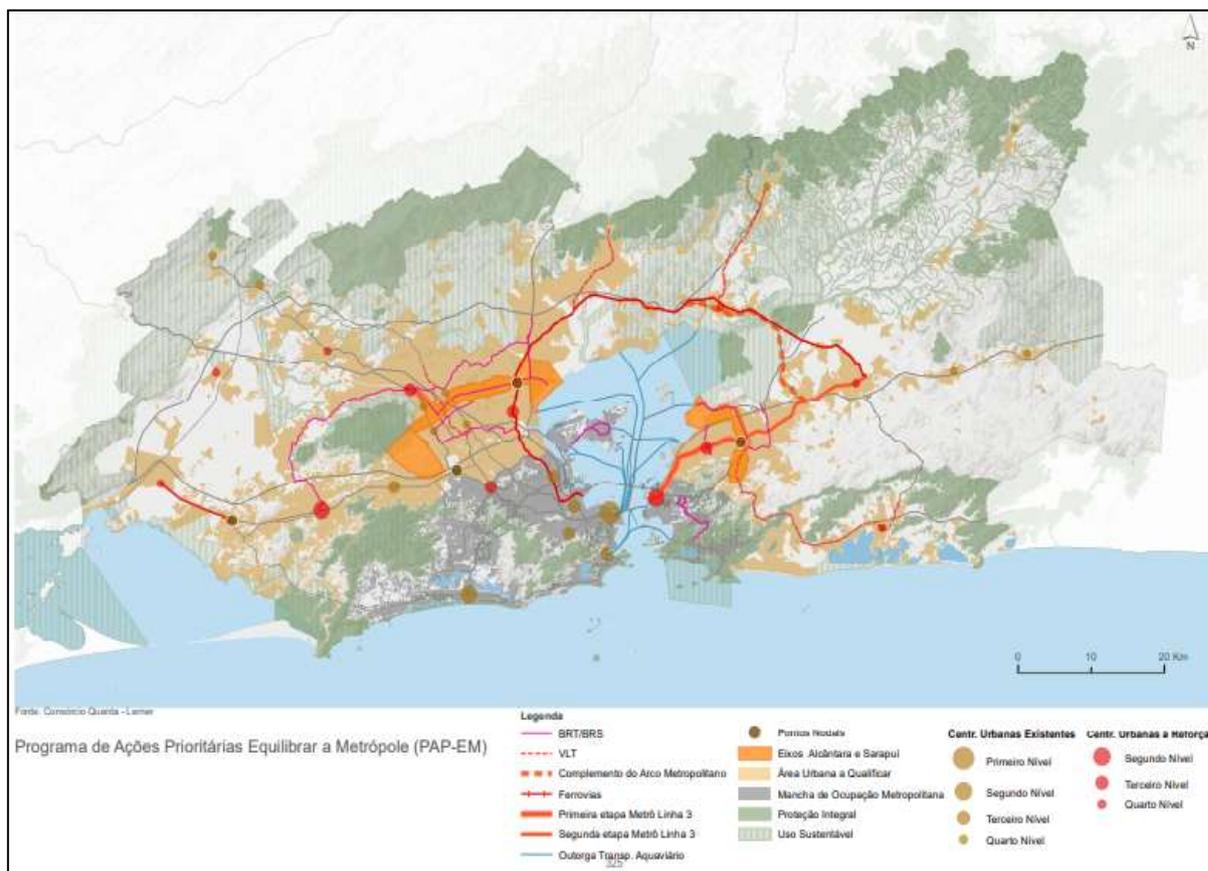
Como exemplificação utilizou-se de alguns trajetos nos municípios, o qual se destaca o Município de São Gonçalo em um trecho com menos de 1km:



Fonte: <https://www.modelarametropole.com.br/documentos/#documentos-produtos>

No Plano Estratégico de Desenvolvimento Urbano Integrado da Região Metropolitana do Rio de Janeiro foram projetados programas de ações prioritárias - PAPs - objetivando atender aos principais pontos integrados da visão de futuro para a região até 2040 com medidas de curto, médio e longo prazo.

O tema pertinente para o presente projeto que carece ser destacado é a manutenção da linha 3 do metrô que contempla os municípios aqui envolvidos:



Fonte: <https://www.modelarametrople.com.br/documentos/#documentos-produtos>

No entanto, conforme já foi relatado a linha 3 do metrô, que contempla os municípios envolvidos no projeto, se trata de uma idealização de longas datas que nunca saiu do papel, e que em virtude da situação econômico-financeira vivenciada pelo Governo do Estado nos últimos anos, acredita-se que os municípios interessados devem somar forças e adotar medidas conjuntas para solucionar a questão mobilidade que tanto aflige os seus municípes, proporcionando-lhes a perspectiva de um novo modal de transporte.

O convênio que se propõe no presente projeto é voltado a um diagnóstico dos ramais/linhas ferroviárias já utilizadas pelos municípios para circulação interna e interligação com os vizinhos limítrofes, que em caso positivo pode viabilizar a consecução de uma ação de transporte sob a ótica metropolitana.

### 3.4 Do convênio administrativo e os ditames legais

O propósito que envolve o presente projeto tem por tema a mobilidade, assunto de interesse comum entre os municípios de São Gonçalo, Niterói, Itaboraí e Maricá, que possuem um tráfego intenso de deslocamento dos seus municípes a

centralidade - Capital do Rio de Janeiro, cujo sistema atual pelas razões aqui já expostas não se revelam suficientes e eficientes para atender a demanda.

Os municípios em questão tem por núcleo um interesse comum e a adoção de medidas em apartado (cada um por si) não será suficiente para atender a demanda, posto que ações individuais só irão contemplar o tráfego internamente, cuja interligação entre os municípios limítrofes do projeto permanecerá em colapso, aumentando o índice de insatisfação da população ao transporte coletivo, conforme demonstraram pesquisas apontadas no presente.

Neste cenário de busca de melhoria comum aos municípios, sob a projeção de implantação/reactivação de um modal distinto de transporte coletivo para a região, adotando a nova ótica global de aproveitamento dos espaços físicos e que se insere a celebração de um convênio entre os municípios interessados na questão da mobilidade, problematizada.

O convênio é conceituado por inúmeros doutrinadores tendo como definição comum que se trata de um acordo, pacto ou contrato que se firma entre uma ou mais organizações. Neste sentido o professor Hely Lopes de Meirelles define que convênios administrativos são acordos firmados por entidades públicas de qualquer espécie, ou entre estas e organizações particulares, para realização de objetivos de interesse comum dos partícipes (MEIRELLES, 2010, p. 343).

De forma harmônica Maria Sylvia Zanella Di Pietro, acrescenta o elemento da mútua colaboração e conceitua convênio como forma de ajuste entre o Poder Público e entidades públicas ou privadas para a realização de objetivos de interesse comum, mediante mútua colaboração (2014, p. 352).

Já José dos Santos de Carvalho Filho considera os convênios administrativos como ajustes firmados por pessoas administrativas entre si, ou entre estas e entidades particulares, com vistas a ser alcançado determinado objetivo de interesse público (2014, p. 225).

A discussão que se insere na seara dos convênios é quanto a sua caracterização como um ajuste pertencente aos contratos, criticado por José dos Santos Carvalho Filho que afirma que estes (convênio e contrato) não se confundem, apesar da semelhança do vínculo jurídico se estabelecer pela manifestação de vontade dos participantes (2014, p. 225).

Assim leciona José dos Santos Carvalho Filho:

No contrato, os interesses são opostos e diversos; no convênio, são paralelos e comuns. Nesse tipo de negócio jurídico, o elemento fundamental é a cooperação, e não o lucro, que é o almejado pelas partes no contrato. De fato, num contrato de obra, o interesse da Administração é a realização da obra, e o do particular, o recebimento do preço. Num convênio de assistência a menores, porém, esse objetivo tanto é do interesse da Administração como também do particular. Por isso, pode-se dizer que as vontades não se compõem, mas se adicionam (CARVALHO, 2014).

O vínculo jurídico do convênio pode ser realizado entre vários participantes e não forma personalidade jurídica autônoma, todas decidem livremente em celebrá-lo, alterá-lo e extingui-lo, no último caso havendo mais de três conveniados se um deles resolver não mais participar, o convênio ainda sim poderá ter sua continuidade com os convenientes remanescentes.

Ao celebrar um convênio não se cria uma nova pessoa jurídica, os entes conveniados (titulares de personalidade jurídica) para o executarem exercerão direitos e irão contrair obrigações em nome próprio, se for o caso, em prol de seus integrantes para atingirem os objetivos comuns que foram entabulados.

No presente projeto o que se almeja é a celebração de convênio entre 04 (quatro) municípios distintos de um mesmo Estado, revestidos de personalidade jurídica própria, cada um deles, o que para José dos Santos Carvalho Filho caracteriza um convênio interorgânico, onde as partes pactuam compromisso com propósito nas metas a que se propuseram com três razões para legitimação:

(1ª) os direitos e obrigações estão direcionados a um objetivo de interesse comum dos pactuantes; (2ª) o convênio apenas formaliza a execução de metas internas da Administração; (3ª) o pactuante, como visto, tem o direito de retirar-se do ajuste (denúncia do convênio), sem suportar qualquer efeito de maior relevância. (CARVALHO, 2014).

O convênio tem respaldo constitucional no artigo 241 da CRFB, onde se lê que a União, os Estados, o Distrito Federal e os Municípios disciplinarão por meio de lei os consórcios públicos e os convênios de cooperação entre os entes federados, autorizando a gestão associada de serviços públicos, bem como a transferência total ou parcial de encargos, serviços, pessoal e bens essenciais à continuidade dos serviços transferidos.

A Lei n. 8666/93 (Licitações e Contratos) em seu artigo 116 estabelece que ela é aplicável aos convênios e outros acordos congêneres, no que couber, cujos seus parágrafos normatizam a sua formalização exigindo a aprovação do plano de trabalho proposto pelo organização interessada, ressalvado no presente a aplicação

no que concerne a transferência de verbas, posto que o presente projeto não há previsão de repasse financeiro entre os convenientes.

Deste modo, a interpretação do artigo 116 da Lei n.8666/93 não deve ser feita de forma restritiva, devendo ser analisado dentro de todo o ordenamento jurídico em que se insere e a sua inobservância, como bem faz menção Di Pietro, será admissível nos casos de convênio que não implicam repasse de bens ou valores (2014, pág. 355).

No âmbito Federal os convênios são regulamentados pelo Decreto n. 6017/07 que já em seu artigo 2º o conceitua como pacto firmado exclusivamente por entes da Federação, com o objetivo de autorizar a gestão associada de serviços públicos, desde que ratificado ou previamente disciplinado por lei editada por cada um deles.

Quando pactuados convênio sob a égide do Decreto n. 6017/07 este visa operacionalizar a descentralização de verbas federais, devendo atender os requisitos da norma, tais como o registro no SICONV - Sistema de Gestão de Convênios, sistema criado pelo Governo Federal com o objetivo de acompanhar todos os convênios celebrados pelos órgãos do Poder Executivo.

O convênio pretendido para o projeto não objetiva repasse financeiro entre os municípios envolvidos, tão pouco do Governo Federal, se reveste de uma forma de cooperação pela qual os convenientes irão unir seus esforços com o propósito de alcançarem o interesse comum no quesito da mobilidade de seus municípios.

Em síntese apresenta-se quadro de resumo dos componentes presentes nos convênios:

| <b>COMPONENTES</b>      | <b>CONVÊNIO DE COOPERAÇÃO</b>              |
|-------------------------|--|
| Natureza Jurídica       | Cooperada (não forçada)                    |
| Partes                  | Unidades Federadas conveniadas             |
| Forma                   | Pacto                                      |
| Autorização Legislativa | Sim  |
| Base Legal              | Artigo 241 da CRFB e 116 da lei n.8.666/93 |
| Nova Pessoa             | Não  |

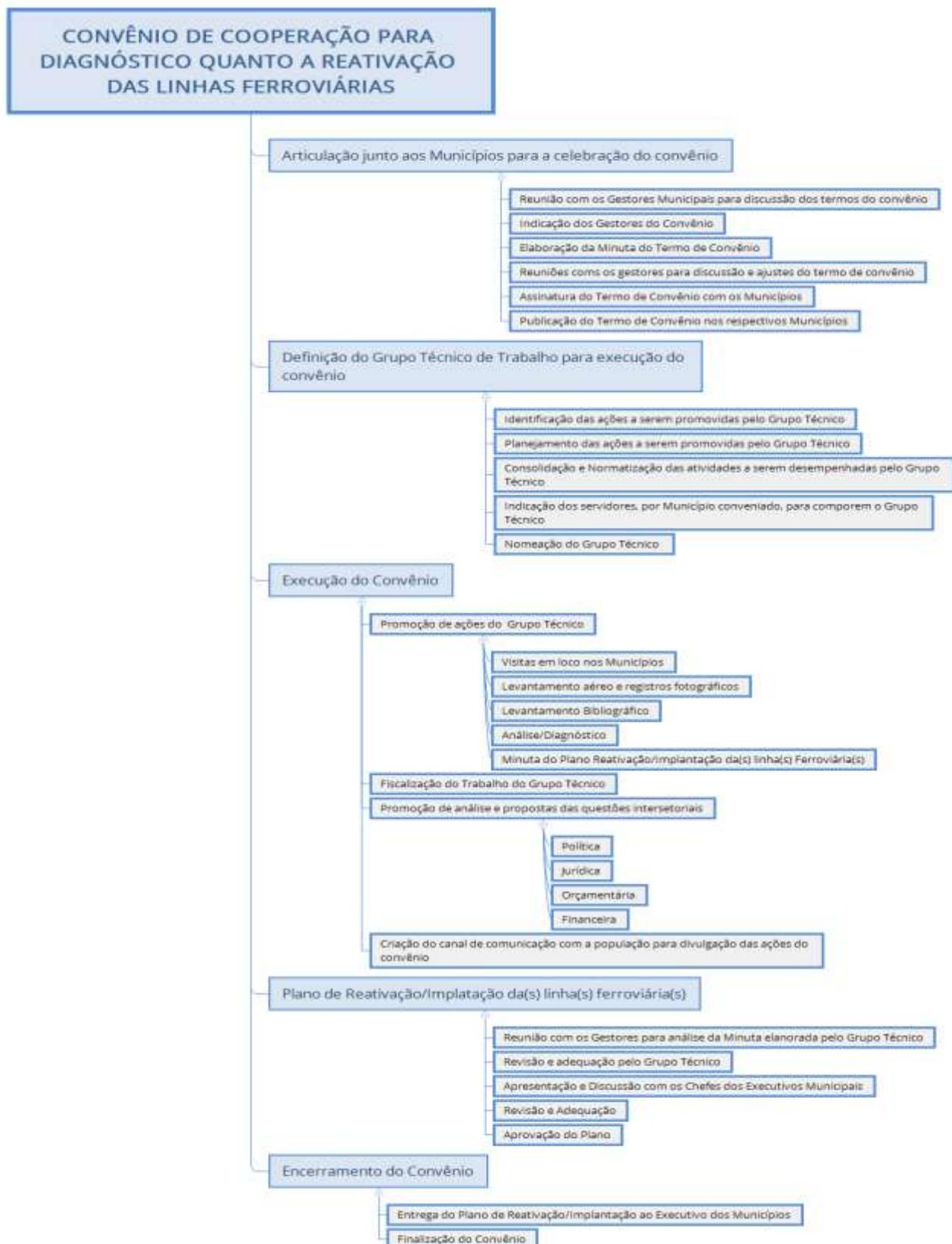
|          |  |
|----------|--|
| Jurídica |  |
| Objetivo | Implementar, consensualmente, as atividades de planejamento, regulação, fiscalização e prestação de serviços públicos, podendo ser acompanhada ou não da transferência, total ou parcial, de encargos, serviços, pessoal ou bens atinentes a esses serviços públicos |

Fonte: Adaptação do material do professor Marcos Paulo Marques Araujo, Curso de Pós-graduação em Gestão Pública com ênfase em Governo Local, 2018. Elaboração própria.

Por fim, a modelagem que se pretende no projeto é a (1) delimitação do objeto quanto a realização de estudos técnicos para o diagnóstico quanto a reativação das linhas ferroviárias que interligavam os municípios de São Gonçalo, Niterói, Itaboraí e Maricá; (2) precedido da autorização legislativa e/ou ratificação legislativa para sua pactuação; (3) discussão, planejamento e delimitações na consecução das atividades a serem desenvolvidas; (4) obrigações dos convenientes; (5) prazo de vigência; (6) foro com solução amigável prévia.

## 4. ESCOPO

### 4.1. Estrutura Analítica



#### **4.1.1 Articulação junto aos Municípios para a celebração do convênio**

Denominada a fase inicial do projeto será de suma importância para nortear toda a sua execução do convênio, posto que a participação de todos os Municípios envolvidos é crucial no que tange a cessão de servidores/técnicos para comporem o grupo técnico de trabalho com a realização dos procedimentos previstos para a consecução do objetivo proposto, de se obter uma definição quanto a viabilidade de reativação da linha férrea, a fim de que se tenha uma possibilidade de ampliação dos modais de transporte em massa da região.

#### **4.1.2 Definição do Grupo Técnico de trabalho para a realização do convênio**

A fase de execução contempla o trabalho do grupo técnico (pré-definido na fase anterior) com a efetiva adoção dos procedimentos a fim de verificar as condições da malha ferroviária para viabilizar o plano de reativação/implantação das linhas ferroviárias para interligar os Municípios de São Gonçalo, Niterói, Itaboraí e Maricá de modo a possibilitar a instituição de um novo modal de transporte público na região para atender aproximadamente 1.985.959 pessoas (Dados do IBGE, estimativa, 2018).

Nesta fase também deverão ser promovidas as ações intersetoriais que envolvem questões políticas, jurídica, orçamentária e financeira capazes de impactar na realização do projeto.

Além disso, deverá ser implantando um canal de comunicação com a população para divulgação das ações de convênio.

#### **4.1.4 Plano de Reativação/Implantação da(s) linha(s) ferroviária(s)**

O plano de reativação consiste em uma das etapas finais do projeto que será o resultado de todas as ações do grupo técnico com o condão de demonstrar as estratégias e ações a serem adotadas, se possível, para a reativação das linhas férreas.

Tal projeto não consiste simplesmente em um plano de engenharia/arquitetura, deverá contemplar o trabalho da área intersetorial, identificando às questões políticas, jurídica, orçamentária e financeira para a sua

promoção, identificando os prós e contras que irão impactar o plano com a apresentação de estratégias e soluções.

#### **4.1.5 Encerramento do Convênio**

A fase de encerramento do convênio compreende as formalidades exigidas pelas normas legais voltadas a legitimar o ato público, dando eficácia ao projeto.

#### **4.2. Não escopo**

Não estão contempladas no presente projeto as ações voltadas e propriamente dita para a reativação/funcionamento da malha ferroviária.

Em eventual diagnóstico conclusivo pela possibilidade de reativação das linhas ferroviárias para interligar os municípios envolvidos deverá ser realizadas atividades específicas para tal, que não estão abrangidas neste projeto.

#### **4.3. Levantamento de restrições**

As restrições externas se revelam mais acentuadas na primeira etapa do projeto no que consiste a autonomia dos Chefes dos Executivos na decisão de celebração ou não do convênio.

A intercorrência de adesões dos Municípios contemplados no projeto ao convênio poderá impactar no diagnóstico, tendo em vista a necessidade de atuação do grupo técnico e a colaboração dos gestores e servidores locais, detentores de técnicas e conhecimentos para a sua consecução.

Já as restrições internas se revelam na fase de execução do projeto no que concerne a necessidade de adequá-lo para eventual cobertura de custos não previstos e necessários para a continuidade das ações.

Os prazos para a conclusão do projeto estão inseridos na fase externa e interna, pois eventuais prolongamentos e variações podem modificar de forma significativa o cronograma estabelecido.

As normas legais (Política, Jurídica, Orçamentária, Financeira entre outras) se apresentam como possível restrição na execução do convênio seja nas ações do Grupo Técnico e/ou gestão do convênio.

#### 4.4. Premissas

As premissas estão interligadas a fatores externos os quais a gestão idealizadora do projeto não possuem alçada para decidi-los, sendo identificadas como:

- Baixa adesão ao convênio pelos Chefes dos Executivos;
- Insuficiência de servidores para comporem o grupo técnico e gerirem o convênio;
- Necessidade de contratação de empresa/técnicos para execução do convênio e realização do diagnóstico;
- Ajustes nas ações do grupo técnico;
- Ajustes no termo de convênio.

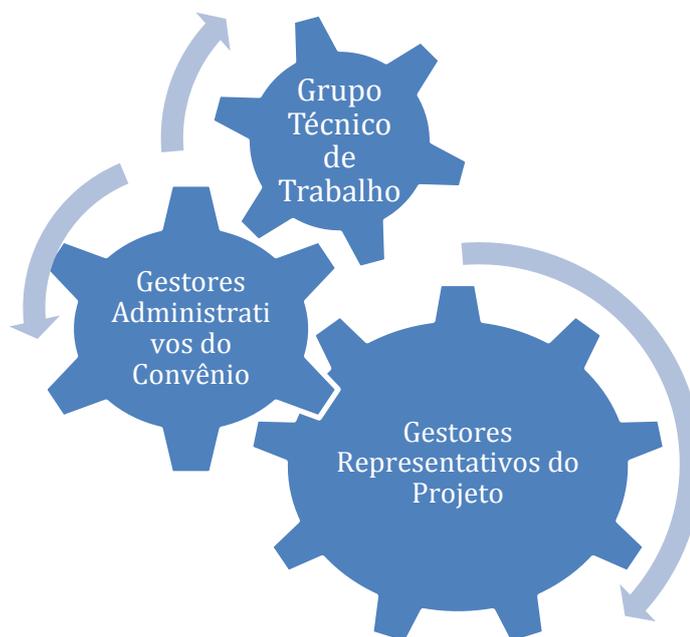
#### 4.5. Riscos

| Fonte          | Tipo     | Descrição do evento  | Causas   | Consequências  | Probabilidade de Ocorrência | Impacto | Severidade | Estratégia de Resposta | Resposta ao Risco   | Responsável       |
|----------------|----------|--|--|--|-----------------------------|---------|------------|------------------------|---|-------------------|
| Externo        | Negativo | Ausência de interesse dos chefes do executivo em realizar o convênio   | Falta de interesse público, questões políticas                       | Inviabilidade do projeto   | Alta                        | Alto    | Alto       | Prevenir               | Promover articulações com os gestores por meio de apresentação dos aspectos positivos e incremento do projeto | Gestores          |
| Organizacional | Negativo | Baixa cessão de servidores pelos municípios conveniados para participarem do grupo técnico e gerenciamento do convênio | Insuficiência de pessoal, servidores aptos a participarem do projeto | Atraso na execução do projeto e/ou sua inexecução                                    | Média                       | Alto    | Alta       | Mitigar                | Contratação de equipe e/ou empresa para operacionalizar o projeto   | Gestores          |
| Técnico        | Negativo | Necessidade de adequação nas atividades do grupo de trabalho   | Intercorrência de ações não previstas ao longo da execução           | Comprometimento na evolução das fases do projeto e possível retardo em sua conclusão | Média                       | Alto    | Média      | Mitigar                | reaplicação das cláusulas do convênio e estabelecimento de ações para   | equipe do projeto |

|  |  |             |              |  |  |  |  |  |                  |  |
|--|--|-------------|--------------|--|--|--|--|--|------------------|--|
|  |  | do convênio | o do projeto |  |  |  |  |  | suprir a demanda |  |
|--|--|-------------|--------------|--|--|--|--|--|------------------|--|

#### 4.6. Estrutura de gestão e principais atores envolvidos

##### 4.6.1 Estrutura de gestão/governança



##### 4.6.2 Principais atores envolvidos

O projeto tem inicialmente por proponente o representante e equipe técnica do Município de São Gonçalo que o idealizaram e desenvolveram o seu escopo de forma a colaborar com a integração entre os municípios do leste fluminense, objetivando trabalho em conjunto para a promoção de estudo e ações que possam mitigar e propor estratégias para enfrentamento da problemática do transporte público de massa com o aproveitamento, se possível, da linha ferroviária que resiste ao abandono e desuso.

Os parceiros almejados são os Municípios limítrofes/vizinhos, especialmente Niterói, Itaboraí e Maricá que mediante a cessão de servidores viabilizarão a formação do grupo técnico de trabalho para a execução do projeto.

Os beneficiários do projeto serão a população/usuários de transporte público de massa dos municípios de São Gonçalo, Niterói, Itaboraí e Maricá, que juntos somam 1.985.959 pessoas (Dados do IBGE, estimativa, 2018), além de estimular o crescimento de toda a região.

O projeto a princípio, por não prever o dispêndio de recursos próprios e específicos para a sua execução, além dos corriqueiros com servidores já incluídos em folha de pagamento, não estima parcerias, o que não significa a sua inviabilidade, posto que empresas/instituições/investidores poderão contribuir com capacitação técnica e/ou estudos técnicos e/ou mão de obra e/ou cessão de pessoal que contribuam para o projeto.

#### **4.7. Quadro de Trabalho/equipe**

O quadro de trabalho e a equipe para a consecução do projeto deve possuir harmonia com a estrutura de gestão/governança contida no subtítulo 4.6.1 e para a primeira etapa do projeto, que consiste na articulação junto aos municípios se estima:

- 01 (um) Coordenador – para gerenciar e planejar a equipe que irá promover medidas junto aos municípios objetivando a celebração do convênio;
- 01 (um) agente administrativo – responsável pela organização do projeto e por desempenhas as atividades administrativas cotidianas;
- 02 (dois) advogados públicos – para a formação/elaboração dos termos do convênio;
- 01 (um) agente da secretaria de transporte – para dirimir e contribuir nas exposições dos motivos determinantes para a consecução do projeto;
- 01 (um) engenheiro – para dirimir e contribuir nas questões estruturais da fase de execução do projeto.

A equipe apresentada é para realizar atividades prévias ao projeto, nos atos de articulação, que possivelmente poderão integrar a equipe de governança e/ou administrativa, somadas aos agentes cedidos pelos municípios envolvidos que completarão o quadro para a execução do convênio.

## 5. CRONOGRAMA

| AÇÕES PARA O PLANO DE INTERVENÇÃO   | PERÍODO                    |
|---|----------------------------|
| Articulação junto aos municípios para viabilização do acordo de cooperação                                  | 28/10/2018 a<br>28/11/2018 |
| Reuniões com os Gestores Municipais para discussão dos termos do convênio                                   | 29/11/2018 a<br>29/12/2018 |
| Elaboração da Minuta do Termo de Convênio   | 02/01/2019 a<br>31/01/2019 |
| Reuniões com os gestores para discussão e ajustes do termo de convênio                                      | 01/02/2019 a<br>28/02/2019 |
| Assinatura do termo de convênio entre os municípios   | 01/03/2019                 |
| Publicação do termo de convênio nos respectivos Municípios  | 02/03/2019 a<br>22/03/2019 |
| Identificar/Planejar/Consolidar as atividades a serem executadas pelo grupo técnico de trabalho             | 23/03/2019 a<br>23/04/2019 |
| Definição/Nomeação ou Contratação do grupo técnico que irá realizar o diagnóstico                           | 23/04/2019 a<br>23/05/2019 |
| Análise e Proposta das questões intersetoriais<br>(Política/Jurídica/Orçamentária/Financeira)               | 28/10/2018 a               |
| Criação do Canal de Comunicação com a população para divulgação das ações do convênio                       | 23/03/2019 a<br>23/04/2019 |
| Elaboração do Plano de Reativação/Implantação das linhas ferroviárias                                       | 23/05/2019 a<br>23/11/2019 |
| Análise e Aceitação do Plano de Reativação/Implantação das linhas ferroviárias pelos Municípios conveniados | 24/11/2019 a<br>23/12/2019 |
| Encerramento do Termo de Convênio   | 26/12/2019                 |

## 6. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O projeto foi desenvolvido com a demonstração de análise de pesquisas, especialmente da Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro, com indicadores da qualidade do transporte público, a utilização desses pela população, o grau de satisfação e os principais desafios a serem enfrentados para a questão da mobilidade.

As pesquisas, pertinentes aos transportes da região, tem por premissa subsidiar a problemática identificada, com o intuito de fortalecimento das perspectivas futuras quanto ao tema mobilidade, que já estão sendo implantadas em países desenvolvidos, e carecem de maiores planejamentos e investimentos no Brasil.

A ferrovia sobre essa ótica se reveste de um grande potencial na diversificação de transporte de massa, como solução alternativa para o enfrentamento dos desafios de mobilidade urbana nas grandes metrópoles, posto que as rodovias já não se revelam suficientes para suprir a demanda, até mesmo por questões geográficas, como se insere o Estado do Rio de Janeiro.

O modal ferroviário, em verdade, não se trata de algo inusitado (do novo século), no Brasil sua implantação se deu ainda no período Imperial e por questões políticas, econômico-financeiro e principalmente de planejamento, em muitas regiões foi desativado.

Situação da desativação (da linha ferroviária) que atingiu os municípios envolvidos no projeto, que atualmente possuem uma crescente demanda populacional, sem maiores investimentos em infraestrutura para que seus munícipes possam se deslocar até a Centralidade – Capital de forma eficiente.

Os municípios envolvidos, apesar de se apresentarem como grandes potenciais para a Região Metropolitana estão fardados a planejamentos que não saem do papel, como é o caso da linha 3 do metrô, que já se delonga por aproximados 10 (dez) anos, sem maiores perspectivas, na atual conjuntura vivenciada pelo Estado do Rio de Janeiro.

Neste cenário, que se vislumbra a importância de união dos municípios interessados na mobilidade de sua região, Leste Fluminense, para a realização de estudo de viabilidade de reativação/implantação das linhas ferroviárias desativadas, que estão abandonadas em seus territórios (em muitos sem utilização/destinação).

O momento se revela ainda mais propício, para a promoção do projeto, diante a obrigatoriedade legal da construção do Plano de Mobilidade Urbana, que nenhum dos municípios dispõe, podendo contemplar em suas redações/projeções a questão da interligação da mobilidade metropolitana, um potencial promissor para investimento da União, em caso de execução.

A parceria entre os municípios se promoverá por intermédio de um convênio de cooperação, cujo fundamento basilar é alcançar objetivo de interesse comum, a ser executado por profissionais já pertencentes ao quadro de pessoal, o que em momento de crise, é de crucial importância.

O projeto não tem por escopo a realização de ações voltadas para o efetivo funcionamento/reactivação/implantação da malha ferroviária, seu objetivo é a formulação de um plano elencando todos os procedimentos que deverão ser adotados no caso da constatação da possibilidade de implantar/reactivar as linhas.

Ressalta-se que o plano não consiste meramente em projeto de engenharia deverá contemplar todas as ações (jurídicas, administrativas, orçamentária, financeira) que serão desprendidas para uma possível implantação /reativação das linhas.

O convênio de cooperação surge como um instrumento descentralizado (do Estado/União) para que os municípios interessados possam promover medidas e planejamentos futuros, com determinada independência na organização do seu território, uma vez que sua posição de ponta lhe permite esmiuçar com maior exatidão as necessidades e desafios.

Contudo, mesmo diante a dificuldade de levantamento bibliográfico/histórico da malha ferroviária, acredita-se que as visitas em loco e o acervo de cada município poderão contribuir de forma positiva no desenvolvimento do projeto, que tem o condão de retirar os municípios da zona de conforto/segurança, a espera da linha 03 do metrô, de modo a realizarem ações efetivas na busca de equilibrar o fluxo de tráfego e proporcionar mobilidades a sua população.

## 7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

A TRIBUNA RJ. Notícia Linha 3 do Metrô. Disponível em: <<http://www.tribunarij.com.br/obras-da-linha-3-do-metro-dh-de-niteroi-e-minha-casa-minha-vida-de-itaborai-nao-sairam-do-papel/>>. Acesso em: 20/08/2018.

ARAUJO, Marcos Paulo Marques. Curso de Pós-Graduação. Disciplina: Contratualização e Instrumentos para Cooperação. Slides aula 01. Abril de 2018.

BRASIL, Constituição (1988). Constituição da República federativa do Brasil. Brasília: Senado Federal, 1988. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/constituicao/constituicao.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm)>.

BRASIL, Estatuto das Cidades. Lei nº 10.257, DE 10 DE JULHO DE 2001. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/leis/LEIS\\_2001/L10257.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm)>.

BRASIL, ITABORAÍ. Plano Diretor. Lei n. 054/2006. Disponível em: <<https://www.camaraitaborai.rj.gov.br/plano-diretor>>.

BRASIL, Lei da Política Nacional de Mobilidade Urbana. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/\\_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2012/Lei/L12587.htm)>.

BRASIL, Lei de Licitações e Contratos da Administração Pública. Lei nº 8.666, de 21 DE JUNHO DE 1993. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/LEIS/L8666cons.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L8666cons.htm)>.

BRASIL, MARICÁ. Plano Diretor. Lei n. 145/2006, publicada em 10 de outubro de 2006. Disponível em: <<https://www.marica.rj.gov.br/leis-e-decretos/>>.

BRASIL, NITERÓI. Plano Diretor. Lei n. 1157/1992, publicada em 04 de fevereiro de 1992. Disponível em: <[http://www.pgm.niteroi.rj.gov.br/leis/lei/Lei\\_n1157\\_Plano\\_Diretor\\_Alterado\\_pela\\_Lei\\_2123.pdf](http://www.pgm.niteroi.rj.gov.br/leis/lei/Lei_n1157_Plano_Diretor_Alterado_pela_Lei_2123.pdf)>.

BRASIL, Normas Gerais de Contratação de Consórcios Públicos. Decreto nº 6017, de 17 de janeiro de 2007. Disponível em: <[http://www.planalto.gov.br/CCIVIL\\_03/\\_Ato2007-2010/2007/Decreto/D6017.htm](http://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/_Ato2007-2010/2007/Decreto/D6017.htm)>.

BRASIL, SÃO GONÇALO. Plano Diretor. Lei n. 001/2009, publicada em 22 de julho de 2009. Disponível em: <[https://portal.pmsg.rj.gov.br/pmsaogoncalo/websis/siapegov/legislativo/leis/consulta\\_leis.php](https://portal.pmsg.rj.gov.br/pmsaogoncalo/websis/siapegov/legislativo/leis/consulta_leis.php)>.

CADERNO METROPOLITANO 1, 2, 3 E 4. Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro. Disponível em: < <http://www.camarametropolitana.rj.gov.br/>>.

CARVALHO FILHO, José dos Santos. Manual de direito administrativo - 27. ed. São Paulo :Atlas, 2014.

CASTRO, Newton de; LAMY, Philipe. A reforma e a Modernização do Setor de Transporte de Carga. Rio de Janeiro: IPEA, texto para discussão 339, jun. 1994.

CONDEFERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA (CNI). Avaliação do Transporte Público. Outubro/2015. Disponível em: <<http://www.portaldaindustria.com.br/busca/?q=mobilidade&page=2>>. Acesso em: 20/09/2018.

DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. Direito administrativo - 27. ed.- São Paulo: Atlas, 2014.

EDUARDO MARGARIT. Estrada de Ferro de Maricá. Disponível em: <<http://estradadeferromarica.blogspot.com/>>. Acesso em: 20/09/2018.

ÉPOCA NEGÓCIO. Notícia Transporte Público. Pesquisa da Instituição Expert Market. Disponível em: < <https://epocanegocios.globo.com/Brasil/noticia/2018/07/rio-de-janeiro-tem-o-pior-sistema-de-transportes-do-mundo-diz-estudo.html>> . Acesso em: 20/09/2018.

ESTAÇÕES FERROVIÁRIAS, Trem Niterói-Itaboraí. Disponível em: <[http://www.estacoesferroviarias.com.br/trens\\_rj/niteroi-itaborai.htm](http://www.estacoesferroviarias.com.br/trens_rj/niteroi-itaborai.htm)>, Acesso em: 20/09/2018.

ESTADO DO RIO DE JANEIRO. Secretaria de Estado de Transporte. Disponível em: <<http://www.rj.gov.br/web/setrans>>.

G1. GLOBO. Notícia Transporte em São Gonçalo. Disponível em: < <https://g1.globo.com/rj/rio-de-janeiro/noticia/com-uma-das-tarifas-mais-caras-do-rj-onibus-de-sao-goncalo-sao-alvos-de-critica-da-populacao.ghtml>>. Acesso em: 20/09/2018.

IINSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA (IPEA). Notícias. Disponível em:<[http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com\\_content&view=article&id=8605:transporte-publico-perde-espaco-para-o-individual&catid=4:presidencia&directory=1](http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=8605:transporte-publico-perde-espaco-para-o-individual&catid=4:presidencia&directory=1)> Acesso em: 20/9/2018.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). Censo 2010. Disponível em: <<https://cidades.ibge.gov.br/>>. Acesso em: 10/08/2018.

JORNAL CORREIO O FLUMINENSE. Notícia Plano de Mobilidade de São Gonçalo. Disponível em: <<https://jornalcorreiofluminense.com/2018/08/04/sao-goncalo-desenvolve-plano-de-mobilidade-urbana-municipal/>>. Acesso em: 20/09/2018.

MEIRELLES, Hely Lopes de. Direito Administrativo brasileiro. 36. ed. São Paulo: Malheiros, 2010.

O DIA. Notícia Congestionamento em Niterói. Disponível em: <<https://odia.ig.com.br/rio-de-janeiro/2018/03/5526917-niteroi-lidera-ranking-nacional-de-congestionamento-aponta-pesquisa.html#foto=1>>. Acesso em: 20/09/2018.

O DIA. Notícia Transporte Maricá. Disponível em: <<https://odia.ig.com.br/conteudo/noticia/rio-de-janeiro/2013-06-20/apos-baixar-tarifa-de-onibus-prefeitura-de-marica-ataca-monopolio.html>>. Acesso em: 20/09/2018.

O GLOBO. Notícia Plano de Mobilidade de Niterói. Disponível em: <<https://oglobo.globo.com/rio/bairros/plano-de-mobilidade-movimenta-cicloativistas-em-niteroi-22947802>>. Acesso em: 20/09/2018.

PIEPER, Sandro Luís; PALMEIRA, Eduardo Mauch. A importância das ferrovias para o desenvolvimento econômico brasileiro. Faculdade Atlântico Sul de Pelotas. Disponível em: <[www.eumed.net/cursecon/ecolat/br/07/slp.htm-97k](http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/br/07/slp.htm-97k)>. Acesso em: 20/09/2018.

PLANO DIRETOR DE TRANSPORTE URBANO (PDTU). Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro. Disponível em: <<http://www.rj.gov.br/web/setrans/exibeconteudo?article-id=626280>>.

PLANO ESTRATÉGICO DE DESENVOLVIMENTO URBANO INTEGRADO. Região Metropolitana do Estado do Rio de Janeiro. Disponível em: <<https://www.modelarametropole.com.br/documentos/#documentos-produtos>>.

PORTA PREFEITURA MUNICIPAL DE ITABORAÍ. Notícia Plano de Mobilidade Urbana. Disponível em: <<http://www.itaborai.rj.gov.br/18769/itaborai-realiza-seminario-e-oficina-construindo-o-plano-de-mobilidade-urbana/>>. Acesso em: 20/09/2018.

PORTAL DA PREFEITURA MUNICIPAL DE NITERÓI. Notícia Conferência de Mobilidade. Disponível em: <<http://urbanismo.niteroi.rj.gov.br/pre-conferencia-de-mobilidade/>>. Acesso em: 20/09/2018.

PORTAL DO MUNICÍPIO DE SÃO GONÇALO. Diário Oficial Eletrônico de 03 de janeiro de 2018. Disponível em: <[http://www.saogoncalo.rj.gov.br/diario/2018\\_01\\_03.pdf](http://www.saogoncalo.rj.gov.br/diario/2018_01_03.pdf)>. Acesso em: 20/09/2018.

PORTAL PREFEITURA MUNICIPAL DE MARICÁ. Notícia Transporte. Disponível em: <<https://www.marica.rj.gov.br/2014/12/11/fim-do-monopolio-transporte-publico-e-gratuito-em-marica/>>. Acesso em: 20/09/2018.

RAYMUNDO, Helcio. Mobilidade no Brasil - Avanços e Retrocessos. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE TRANSPORTE E TRANSITO, 19., 2013, Brasília. Artigo. Brasília: Antp, 2013.

RELATÓRIO TÉCNICO. Diagnóstico e Tendências. Plano Diretor Metroviário. Região Metropolitana do Rio de Janeiro. Disponível em: <[http://www.rj.gov.br/c/document\\_library/get\\_file?uuid=a254b817-64ac-4195-a32c-84a99926c36b&groupId=132942](http://www.rj.gov.br/c/document_library/get_file?uuid=a254b817-64ac-4195-a32c-84a99926c36b&groupId=132942)>.

SÍNTESE HISTÓRICA DOS TRANSPORTES NO BRASIL. Disponível em: <<http://www.transportes.gov.br/conteudo/136-transportes-no-brasil-sintese-historica.html>>.

Viajando pelo Tempo

<<https://viajandopelotempo.wordpress.com/2013/01/09/ferrovia-leopoldina/>> Acesso em: 20/09/2018.

WIKIPEDIA. A enciclopédia livre. Transporte Ferroviário no Brasil. Disponível em: <[https://pt.wikipedia.org/wiki/Transporte\\_ferrov%C3%A1rio\\_no\\_Brasil](https://pt.wikipedia.org/wiki/Transporte_ferrov%C3%A1rio_no_Brasil)>. Acesso em: 20/09/2018.

WIKIPEDIA. A enciclopédia livre. Transportes do Rio de Janeiro. Disponível em: <[https://pt.wikipedia.org/wiki/Transportes\\_do\\_Rio\\_de\\_Janeiro\\_\(cidade\)](https://pt.wikipedia.org/wiki/Transportes_do_Rio_de_Janeiro_(cidade))>. Acesso em: 20/09/2018.