



**UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA
CENTRO DE CIÊNCIAS EXATAS E DA NATUREZA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
MESTRADO EM GEOGRAFIA**

ENVER JOSÉ LOPES CABRAL

**TRANSPORTE COLETIVO E ESPAÇO URBANO:
CONTRADIÇÕES, CONFLITOS E MOBILIZAÇÃO SOCIAL EM JOÃO PESSOA-PB**

**João Pessoa - PB
2014**



**UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA
CENTRO DE CIÊNCIAS EXATAS E DA NATUREZA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
MESTRADO EM GEOGRAFIA**

ENVER JOSÉ LOPES CABRAL

ORIENTADORA: PROF^a. DR^a. MARÍA FRANCO GARCÍA

**TRANSPORTE COLETIVO E ESPAÇO URBANO:
CONTRADIÇÕES, CONFLITOS E MOBILIZAÇÃO SOCIAL EM JOÃO PESSOA-PB**

**João Pessoa - PB
2014**

C117t Cabral, Enver José Lopes.

Transporte coletivo e espaço urbano: contradições,
conflitos e mobilização social em João Pessoa-PB /
Enver José Lopes Cabral.- João Pessoa, 2014.

196f.

Orientadora: María Franco García

Dissertação (Mestrado) - UFPB/CCEN

1. Geografia urbana. 2. Transporte coletivo - João
Pessoa-PB. 3. Transporte público - ônibus - passe livre.

ENVER JOSÉ LOPES CABRAL

**TRANSPORTE COLETIVO E ESPAÇO URBANO:
CONTRADIÇÕES, CONFLITOS E MOBILIZAÇÃO SOCIAL EM JOÃO PESSOA-PB**

Dissertação de Mestrado submetida à Coordenação do Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal da Paraíba (PPGG/UFPB) para a obtenção do título de Mestre em Geografia.

Orientadora: Prof^a. Dr^a. María Franco García.

**João Pessoa - PB
2014**

***“Transporte Coletivo e Espaço Urbano:
Contradições, Conflitos e Mobilização Social”***

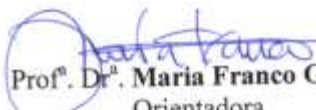
por

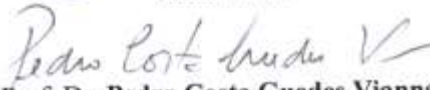
Enver José Lopes Cabral

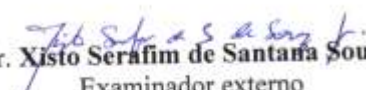
Dissertação apresentada ao Corpo Docente do Programa de
Pós-Graduação em Geografia do CCEN-UFPB, como requisito parcial para
obtenção do título de Mestre em Geografia.

Área de Concentração: Território, Trabalho e Ambiente

Aprovada por:


Prof.ª Dr.ª **Maria Franco Garcia**
Orientadora


Prof. Dr. **Pedro Costa Guedes Vianna**
Examinador interno


Prof. Dr. **Xisto Serafim de Santana Souza Júnior**
Examinador externo

**Universidade Federal da Paraíba
Centro de Ciências Exatas e da Natureza
Programa de Pós-Graduação em Geografia
Curso de Mestrado em Geografia**

Agosto/2014

“É preciso não ter medo,
é preciso ter a coragem de dizer”
(Carlos Marighella – Rondó da liberdade)

AGRADECIMENTOS

Agradeço aos militantes do Levante Popular da Juventude e da Consulta Popular por estarem instigando-me e formando-me cotidianamente, construindo uma alternativa de sociedade que coloque a felicidade das pessoas em primeiro lugar.

Ao Programa de Pós-Graduação em Geografia (PPGG) e à Universidade Federal da Paraíba (UFPB) por ter me dado a oportunidade para que esta dissertação fosse realizada.

Ao Centro de Estudos Geografia do Trabalho (CEGET) por ter contribuído com discussões teóricas e pela convivência afetiva, fundamentais na construção da pesquisa e da vida.

Agradeço a todos aqueles que me ajudaram diretamente na construção desta dissertação: Túlio, Letícia e Rigel pela pesquisa de campo; Afonso pela correção ortográfica; Mayra Porto pela tradução do resumo; José Carlos pela elaboração dos mapas; e Maria Franco pela orientação desta dissertação.

Aos meus amigos Luís, Fernando, Afonso, Rigel e Max por provarem, para mim, que família não são apenas consanguíneos.

Agradeço a minha mãe, Olga, e ao meu pai, Gutemberg, por terem me criado com carinho suficiente para eu ser hoje quem eu sou. À minha vovó Ivani, Odete e à meu avô em memória Zé Cabral, que, com seus exemplos de vida, faz com que eu encare o mundo com mais humildade. Assim como meus irmãos Even e Túlio que cotidianamente azucrinam-me e me divertem.

À “Leticinha linda, meu amor” que me torna mais completo a cada dia.

A todas as pessoas que não citei, porém que eu guardo profundo afeto.

Ao mundo, pois esta pesquisa serve para isto, para transformá-lo!

APRESENTAÇÃO

O fato de existir tantos problemas no sistema de ônibus da cidade, como o terrível desconforto na utilização de ônibus lotados, em que somos vítimas de uma tremenda exploração fez com que este tema sobre o transporte me chamasse atenção. Eu, sendo vítima de uma exploração, não poderia me contentar e achar um ônibus lotado, onde nos assemelhamos a galinhas sendo transportadas, natural. Ao mesmo tempo, observar que todo mundo sabia que era explorado, mas ninguém não fazia nada. O pior de tudo é que pagamos, e caro, enquanto muita gente não têm condições de sequer usar o transporte lotado.

As viagens em silêncio nas manhãs em que pegava ônibus lotado para ir à escola eram terríveis. Nunca achei algo tão absurdo. As expressões dos rostos das pessoas denunciavam seus desconfortos que, quando estão em ônibus lotado, sentem na pele o terrível serviço do transporte coletivo.

Entrando na universidade, encontrei um grupo organizado, um movimento social chamado Levante que continua a lutar por um transporte mais acessível e confortável, levantando a bandeira de um transporte público, gratuito e de qualidade. O movimento denunciava a verdadeira causa do problema: os empresários de ônibus que faturavam sob nosso sofrimento, que ganham milhões de reais por mês, enquanto o povo sofre com um sistema de transporte coletivo sem qualidade. Conhecendo o Levante, percebi que era preciso mais que indignação pessoal para transformar a realidade, é necessário a organização popular para combater esse modelo de transporte que funciona sob a lógica do lucro, a lógica de caráter mercadológico em que uma necessidade básica é pautada sob a égide da acumulação de riquezas.

Partindo do transporte coletivo, percebi que a lógica do lucro, em que a qualidade de vida é deixada em segundo plano, estava em tudo, nos alimentos, na saúde, no trabalho, no lazer. Tudo está mercantilizado. O curso de Geografia e a militância nos movimentos sociais ajudaram-me ainda mais a entender que é necessário muito mais do que vontade de querer mudar o mundo, é preciso estudá-lo.

Escolhi o transporte coletivo como tema de pesquisa por causa da luta, e não porque eu achava um tema bonito para se estudar. Entendi que era preciso estudar para compreender melhor o inimigo. Para contra-argumentar com os desmandos dos governos e dos empresários.

A pesquisa que se apresenta, para além dos 2 anos de mestrado, é resultado é um aprofundamento dos estudos do curso da graduação em Geografia, mais especificamente da

monografia que foi desenvolvida sobre transporte, também dos artigos publicados, mas, sobretudo, parte de mais de 7 anos de militância na luta por um transporte público e de qualidade. Muitos dos resultados que serão apresentados já estavam presentes há muito tempo, nas ideias publicadas em panfletos, em sites, nas manifestações. Outras questões abordadas na pesquisa foram concebidas a partir de reflexões escritas em artigos, no mestrado de Geografia, porém amadurecidas nesta dissertação.

Que comecemos o debate.

RESUMO

Atualmente, o transporte coletivo é gerenciado por empresas privadas de ônibus em João Pessoa. Os ônibus circulam na cidade e tem que arrecadar dinheiro acima dos custos de operacionalização, ou seja, tem que lucrar. A espacialização das linhas de depende do horário e da região. O preço da passagem, a quantidade de pessoas em pé nos ônibus lotados, os salários dos trabalhadores das empresas de ônibus, tudo isto, está submetido a uma lógica de gerenciamento do serviço de ônibus. O objetivo é estudar o sistema de ônibus, contextualizado no espaço e no tempo urbano, compreendendo que sua lógica de gerenciamento privado e os problemas enfrentados, são o ponto de partida para entender a configuração atual do transporte coletivo de João Pessoa. O primeiro capítulo apresenta o sistema de ônibus em João Pessoa, trazendo a tona os problemas que os usuários enfrentam no dia a dia, destacando o que há entre os problemas e as espacializações. No capítulo 2 analisamos os problemas do serviço de ônibus como a superlotação e o elevado preço da tarifa. No capítulo 3 discutimos o processo de urbanização na sociedade capitalista, estabelecendo a relação deste com a lógica liberal do transporte coletivo. No capítulo 4 entenderemos o processo de construção da lógica privada do transporte coletivo em João Pessoa, conhecendo como se constituiu o que hoje se apresenta como um serviço de ônibus, com suas várias ineficiências. O último capítulo da dissertação, o capítulo 5, os movimentos que lutam por um transporte coletivo são analisados, a partir das manifestações de junho de 2013, refletindo como estes atuam na realidade na reivindicação por um transporte público.

Palavras-chaves: ônibus, transporte coletivo, passe livre, João Pessoa.

ABSTRACT

Collective transport is currently managed by private bus companies in João Pessoa. The buses run into the city and have to raise money over the costs of operation, that is, it has to make profit. The spatial distribution of the lines depends on the time and region. The fare, the amount of people standing in crowded buses, the salaries of employees of bus companies, all of this, is subject to the logic of management of the bus service. The aim is to study the bus system, contextualized in urban space and time, realizing that its private management logic and the problems faced are the starting point for understanding the current configuration of the collective transport in João Pessoa. The first chapter presents the bus system in João Pessoa, bringing out the problems that users face on a daily basis, highlighting the link between the problems and spatializations. In Chapter 2 we analyse the problems of the bus service such as overcrowding and the high price of the fare. In Chapter 3 we discussed the process of urbanization in capitalist society, establishing its relationship with the liberal logic of collective transport. In Chapter 4 we will understand the formation of the private logic of collective transport in João Pessoa, getting to know how to set up what today appears as a bus service, with its various inefficiencies. In the last chapter of the dissertation, chapter 5, we analyse the social movements fighting for a public transport, from the protests of June 2013, reflecting on how they relate with the demand for public transport.

Key-words: bus, public transportation, free pass, João Pessoa.

LISTA DE MAPAS

Mapa 1 - Mapa do Brasil, estado da Paraíba e do município de João Pessoa-PB	24
Mapa 2 - Classificação das linhas de ônibus de acordo com o edital da STtrans (2011) João Pessoa, PB.....	26
Mapa 3 - Mapa do percurso das linhas de ônibus do município de João Pessoa-PB	29
Mapa 4 - Abrangência das linhas de ônibus por empresa em João Pessoa - PB	34
Mapa 5 - Tipos de linhas de ônibus de acordo com sua forma, João Pessoa-PB.....	40
Mapa 6 - Localização dos terminais de integração no município de João Pessoa-PB	46
Mapa 7 - Postos de recarga do sistema de bilhetagem eletrônica no transporte coletivo de João Pessoa-PB	54
Mapa 8 - Interseções e percursos de linhas de ônibus no município de João Pessoa-PB com as linhas 5600, 5603, 5605, 5100.....	57
Mapa 9 - Interseções e percursos de linhas de ônibus no município de João Pessoa-PB com as linhas 301, 302, 303, 3200, 3207	60
Mapa 10 - Percurso das linhas de ônibus 301, 302 e Mangabeira João Pessoa, PB	61
Mapa 11 - Trajeto de linhas de ônibus do município de João Pessoa –PB	68
Mapa 12 - Empresas de ônibus com percurso na Av. Eptácio Pessoa em João Pessoa- PB	69

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Percentual da quantidade de linhas de ônibus por empresa – João Pessoa-PB, 2014.....	25
Gráfico 2 - Quantidade de passageiros transportados no serviço de ônibus no mês de março de 2013 - João Pessoa/PB	30
Gráfico 3 - Monopólio das empresas de transporte coletivo em João Pessoa-PB pela família Pereira do Nascimento.....	31
Gráfico 4 - Quantidade de passageiros transportados em Março/2013 – João Pessoa-PB....	32
Gráfico 5 - Proporcionalidade entre empresas e grupos na quantidade de passageiros transportados no sistema de ônibus de João Pessoa-PB	32
Gráfico 6 - Percentual na quantidade de linhas de ônibus de acordo com a sua forma – João Pessoa/PB	41
Gráfico 7 - Total anual de passageiros pagantes de meia-passagem em João Pessoa de 2004 a 2006.....	50
Gráfico 8 - Total de passageiros que pagaram passagem inteira em João Pessoa – 2004 a 2006	50
Gráfico 9 - Quantidade de Passageiros transportados na linha 301 em Novembro de 2012 João Pessoa/PB	61
Gráfico 10 - Linhas de ônibus e quantidade de ônibus que circularam no Terminal de Integração do Varadouro - João Pessoa/PB.....	63
Gráfico 11 - Maior e menor tempo de espera entre um ônibus e outro no Terminal de Integração Rodoviário em Março de 2013 – João Pessoa/PB	65
Gráfico 12 - Quantidade de linhas de ônibus que frequentaram o Terminal de Integração Rodoviário em Março de 2013 das 14h às 17h – João Pessoa/PB	65
Gráfico 13 - Variação real dos gastos com transporte urbano e da renda média por faixa de renda mensal em salários mínimos da época – 2003/2009	71

Gráfico 14 - Percentual dos usuários da linha de ônibus 118/Paratibe que acham que existem problemas no serviço de transporte coletivo de João Pessoa.....	81
Gráfico 15 - Percentual dos usuários da linha de ônibus 301/Mangabeira que acham que existem problemas no serviço de transporte coletivo de João Pessoa.....	81
Gráfico 16 - Os usuários da linha de ônibus 118/Paratibe avaliaram entre caro, justo e barato o preço da passagem em relação a qualidade do serviço oferecido	82
Gráfico 17 - Os usuários da linha de ônibus 301/Mangabeira avaliaram entre caro, justo e barato o preço da passagem em relação a qualidade do serviço oferecido ...	82
Gráfico 18 - Avaliação da qualidade do serviço de transporte coletivo em João Pessoa para os usuários da linha de ônibus 301/Mangabeira.....	83
Gráfico 19 - Avaliação da qualidade do serviço de transporte coletivo em João Pessoa para os usuários da linha de ônibus 118/Paratibe.....	83

LISTA DE FOTOS

Foto 1 - Ônibus 301/Mangabeira (Unitrans)	26
Foto 2 - Ônibus 301/Unitrans com pintura da antiga Transnacional.....	27
Foto 3 - Terminal do Integração do Varadouro	41
Foto 4 - Ônibus 301/Mangabeira superlotado em horário de pico	78
Foto 5 - Linha 003/Jaguaribe, passageiros no Terminal de Integração do Varadouro se aglomeram na porta dianteira para entrar no ônibus lotado	78
Foto 6 - As moradias entregues no Colinas do Sul em 2013.....	103
Foto 7 - Bonde circulando na praça Vidal de Negreiros (atual Ponto Cem Réis).....	106
Foto 8 - Ônibus da época, também chamados de “marinete” ou “bicudinha	113
Foto 9 - Ônibus lotado da empresa Setusa em João Pessoa	124
Foto 10 - Assembleia dos motoristas em plena negociação salarial em João Pessoa-PB, 2013.....	135
Foto 11 - Início da manifestação de frente à escola Lyceu – 20 de Junho de 2013	153
Foto 12 - Manifestação dando volta na Lagoa	153
Foto 13 - Manifestação na Av. Epitácio Pessoa	155

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Imagem da Empresa Santa Maria com o nome do consórcio Navegantes	27
Figura 2 - Tipos de Linha de acordo com sua forma.....	38
Figura 3 - Principais Avenidas que possibilita acesso ao Centro da Cidade	42
Figura 4 - Fluxo de Passageiros no horário de pico em João Pessoa-PB	43
Figura 5 - Rede radial	43
Figura 6 - Rede grelha, grade ou malha.....	44
Figura 7 - Rede radial com linhas tronco-alimentadoras.....	44
Figura 8 - Cartão Estudante	48
Figura 9 - Vale Transporte	48
Figura 10 - Cartão Cidadão	48
Figura 11 - Imagem do passe estudantil utilizado de Maio até Junho de 2001	49
Figura 12 - Criação dos Conjuntos Habitacionais em João Pessoa-PB.....	93
Figura 13 - Localização dos bairros Anatólia, Bancários, Jardim Cidade Universitária.....	94

Figura 14 - Colinas do Sul e outras regiões da cidade de João Pessoa-PB	104
Figura 15 - Croqui da cidade de João Pessoa em 1940	106
Figura 16 - Croqui hipotético, “Cidade Rodópolis”	107
Figura 17 - Croqui hipotético, “Cidade Trilhópolis”	109
Figura 18 - Itinerário do ônibus urbano em 1930 em João Pessoa-PB.....	111
Figura 19 - Manifestantes atirando pedra no ônibus da empresa de ônibus São Judas	122
Figura 20 - No pátio da empresa, vários ônibus se encontram parados completamente sucateados em João Pessoa-PB.....	127
Figura 21 - A ampliação da pauta nas manifestações de Junho de 2013.....	146

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 - Impactos da implementação da bilhetagem eletrônica no Brasil	51
Quadro 2 - Passageiros transportados no mês de Março de 2013 em João Pessoa	66
Quadro 3 - Crescimento Populacional entre 1940 e 2010 em João Pessoa.....	90
Quadro 4 - João Pessoa: população residente natural e não natural do município.....	91
Quadro 5 - Estado da Paraíba – Crescimento populacional rural, segundo as Mesorregiões em 1970/1980.....	91
Quadro 6 - Empresas de ônibus existentes em João Pessoa em 1993	121
Quadro 7 - Aumento da passagem de ônibus em João Pessoa – 1988	123
Quadro 8 - Brasil: taxas anuais de inflação (jan./dez.).....	123
Quadro 9 - Número mensal de passageiros transportados e crescimento percentual da Empresa Setusa - 1989 à 1992 – Mês de Setembro.....	126
Quadro 10 - Itinerário de ônibus, vias e área urbana em João Pessoa (1954-2004).....	128
Quadro 11 - Greves e paralisações realizadas pelos trabalhadores do transporte – 1988 à 1996.....	133
Quadro 12 - Idade dos manifestantes	142
Quadro 13 - Escolaridade dos manifestantes.....	143
Quadro 14 - Renda familiar mensal dos manifestantes	144

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Preço das passagens em João Pessoa no transporte coletivo (ônibus) de 2005 a 2014.....	73
--	----

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	15
 CAPÍTULO 1: O FUNCIONAMENTO DO SISTEMA DE ÔNIBUS E SEU PRECÁRIO SERVIÇO EM JOÃO PESSOA	 22
1.1 João Pessoa e suas empresas de ônibus	23
1.2 A Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana (SEMOB).....	35
1.3 As linhas radiais, circulares, diametrais e locais	37
1.4 Os Terminais de Integração.....	45
1.5 O sistema de bilhetagem eletrônica.....	47
1.5.1 Mas afinal, quais foram os reais motivos para a adoção do sistema eletrônico?.....	49
1.6 Integração Temporal	52
1.7 AETC-JP e os Postos de Recarga	52
1.8 Distribuição espacial das linhas de ônibus	55
 CAPÍTULO 2 – O PREÇO DA PASSAGEM E A SUPERLOTAÇÃO NO SERVIÇO DE ÔNIBUS	 70
2.1 O preço da passagem de ônibus.....	70
2.2 A Planilha Tarifária	76
2.3 A superlotação no sistema de transporte coletivo.....	78
2.4 A pesquisa sobre a qualidade do transporte coletivo	80
 CAPÍTULO 3 – URBANIZAÇÃO E TRANSPORTE COLETIVO EM JOÃO PESSOA	 85
3.1 Desconstruindo a cidade e o transporte coletivo em João Pessoa	85
3.2 O Crescimento Urbano e os Conjuntos Habitacionais em João Pessoa	87
3.3 Políticas federais de transformações do espaço urbano de João Pessoa, de 1960 a 1980	99
3.4 A década de 1990 à 2014	101

CAPÍTULO 4 – A FORMAÇÃO DO SISTEMA DE ÔNIBUS EM JOÃO

PESSOA.....	105
4.1 Do bonde ao ônibus em João Pessoa	105
4.2 O sistema de transporte coletivo: o surgimento dos primeiros ônibus em João Pessoa à criação da associação dos empresários de ônibus	110
4.3 O oligopólio do transporte coletivo	119
4.4 O oligopólio de 1990 ao século XXI.....	127
4.5 Os trabalhadores do transporte coletivo de João Pessoa.....	130

CAPÍTULO 5 – A LUTA PELO TRANSPORTE COLETIVO E AS MANIFESTAÇÕES DE JUNHO DE 2013

5.1 Conjuntura Nacional.....	139
5.1.1 Os manifestantes e suas motivações.....	139
5.1.2 A mídia entra na disputa das manifestações de Junho.....	144
5.2 Repercussões em João Pessoa/PB.....	149
5.2.1 A organização do ato	149
5.2.2 Prefeito reduz passagem de ônibus.....	150
5.2.3 A primeira manifestação em João Pessoa	151
5.2.4 Partidos políticos rechaçados na manifestação.....	153
5.2.5 Os movimentos sociais avaliam a manifestação.....	156
5.2.6 A formação do “Movimento Passe Livre (MPL)” em João Pessoa	158
5.2.7 As manifestações após o dia 20 de Junho de 2013.....	161
5.3 A luta para além de Junho de 2013	164

CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	167
----------------------------------	------------

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	172
---	------------

ANEXOS	180
---------------------	------------

INTRODUÇÃO

O acesso ao transporte é, na atualidade, uma necessidade básica para quem mora na cidade. Sem transporte, não há possibilidade de se deslocar no ritmo imposto pela dinâmica urbana da sociedade atual, desde os espaços de moradia para espaços de trabalho, de aprendizado, de saúde, de lazer. No Brasil, grande parte das cidades foi planejada a partir de uma racionalidade que segmenta o uso do solo urbano segundo a sua função: residencial, industrial, de serviços, de lazer etc. Podemos afirmar que o transporte é uma dimensão concreta e necessária da vida na cidade contemporânea, um meio sem o qual a dinâmica interna da cidade e a da própria vida urbana não existem.

Para se deslocar no interior da cidade, os habitantes utilizam-se das mais variadas formas de meios de transporte. Veículos particulares motorizados (carros e motos principalmente) e de uso coletivo motorizado (ônibus, metrô, trem), assim como veículos individuais não motorizados são utilizados geralmente pela população trabalhadora de baixa renda, como as bicicletas, carroças e o próprio deslocamento a pé. Em algumas cidades do Brasil, como no caso da cidade de São Paulo (SP), em que os engarrafamentos são constantes e que possui uma alta concentração de capital, o uso de helicóptero por uma elite urbana acaba sendo utilizado como uma alternativa de mobilidade urbana.

Atualmente, o transporte coletivo é gerenciado por empresas privadas de ônibus. Os ônibus circulam na cidade e tem que arrecadar dinheiro acima dos custos de operacionalização, ou seja, tem que lucrar. A espacialização das linhas depende do horário e da região. O preço da passagem, a quantidade de pessoas em pé nos ônibus lotados e os salários dos trabalhadores das empresas de ônibus: tudo isto, está submetido à lógica privada de gerenciamento do serviço público de ônibus.

Manifestações pela qualidade do serviço de transporte coletivo em João Pessoa ocorreram nos anos de 2013 e 2014, questionando essa lógica lucrativa (assim como em outros períodos históricos), problematizando a qualidade do serviço, dando visibilidade a essa contradição principalmente nos momentos em que o preço da tarifa de ônibus aumenta. Essa dinâmica urbana nos remete a ideia de que o espaço não produz sem conflitos, conforme apresenta Carlos (2008):

O espaço não se (re) produz sem conflitos e sem contradições inerentes a uma sociedade de classes. As práticas não se reduzem apenas à produção imediata, dentro da fábrica; é a vida cotidiana, como um todo, que essas contradições se manifestam mais profundamente; nas diferenciações entre os

modos de morar, o tempo de locomoção, o acesso à infra-estrutura, ao lazer, à quantidade e tipos de produtos consumidos etc (p.135).

As contradições inerentes ao sistema capitalista influenciam a própria concepção de transporte, pois este é regido sob uma lógica privatista, assemelhando-se a qualquer outra mercadoria, assim como uma televisão, um fogão ou qualquer outro serviço para o consumo. A questão que colocamos é que o transporte coletivo deve ser visto como um direito necessário para as pessoas terem acesso à cidade. Ao contrário de outros serviços como saúde e educação, o transporte coletivo, por mais que possibilite o acesso às demais necessidades básicas, ainda tem que ser pago no momento de seu uso. Um dos problemas enfrentados pelos usuários do transporte coletivo se remete à lógica da compra para o acesso. O direito de deslocamento na cidade é determinado pela capacidade ou não de se conseguir pagar as tarifas impostas pelas empresas, portanto depende do poder aquisitivo daqueles que têm necessidade de uso deste serviço. O “pagar” para ter acesso ao transporte acaba assemelhando-se à compra de qualquer outra mercadoria disponível no mercado capitalista, por isso pensar o transporte coletivo como mercadoria na atualidade é refletir necessariamente sobre a lógica do lucro que o permeia.

Para compreender melhor essa relação, é necessário entendermos o Estado como um balcão de negócios das elites, onde estas conseguem hegemonizar os seus interesses, dominando assim a classe trabalhadora:

Como o Estado nasceu da necessidade de refrear os antagonismos de classes, no próprio conflito dessas classes, resulta, em princípio, que o Estado é sempre o Estado da classe mais poderosa, da classe economicamente dominante e que adquire assim novos meios de oprimir e explorar a classe dominada (LENIN, 1924, p.32).

O Estado, desta forma, é o aparato que a classe economicamente poderosa se utiliza para garantir a propriedade privada dos meios de produção, pois sem o Estado, a classe dominante jamais iria fazer valer os seus interesses prevalecessem na sociedade. É preciso compreender a existência das classes sociais e o permanente conflito histórico de luta de classes no seio do próprio Estado:

o Estado capitalista se torna “a forma de organização que o burguês necessariamente adota propósitos internos e externos para a garantia mútua das suas propriedades e dos seus interesses” (MARX e ENGELS, 1970:80). O Estado capitalista não pode ser outra coisa que o instrumento de dominação de classe, pois se organiza para sustentar a relação básica entre

capital e trabalho. Se fosse diferente, o capitalismo não se sustentaria por muito tempo (HARVEY, 2001, p.84).

O Estado desempenha um papel importante na “regulamentação da competição, na regulamentação da exploração do trabalho (por meio, por exemplo, da legislação do salário mínimo e quantidade máxima de horas de trabalho)” (HARVEY, 2001, p.84). O Estado tem também a responsabilidade de construir bens públicos e infraestruturas sociais e físicas. Esses são os pré-requisitos fundamentais para a produção e troca capitalista. Desta forma, se nos remetemos na questão do transporte, a notória construção de estradas nacionais, que servem bastante para a circulação e escoamento de mercadorias, sendo, muitas vezes, aclamado pelo poder estatal como um benefício para a população. No transporte de passageiros a nível municipal este tipo de benefício é mais complexo de ser analisado, pois é voltado para o atendimento da população, sendo as vias urbanas utilizadas de forma diferente pelos usuários de carro e de ônibus. Por exemplo, quem possui um carro consome o espaço viário (as avenidas) 8 vezes mais que um usuário de ônibus. Por isso destacamos que a construção de vias e estradas não pode ser considerada como um benefício igual para toda a população, já que existem usos diferenciados (VASCONCELLOS, 2000).

Não podemos omitir as estratégias políticas daqueles que detêm os meios de produção na sociedade atual visando preservar sua hegemonia. No caso, os proprietários de empresas capitalistas de transporte fazem concessões, mas estas não mexem no “essencial” (em seu lucro, por exemplo), como afirma Gramsci via Harvey (2001). Ou seja, não alteram as estruturas econômicas que a definem enquanto classe dominante:

O grupo dirigente se coordena, de modo concreto, com os interesses gerais dos grupos subordinados, e a vida do Estado se concebe como um processo contínuo de formação e superação de equilíbrios instáveis (no plano jurídico) entre os interesses do grupo fundamental e os dos grupos subordinados – equilíbrios em que os interesses do grupo dirigente prevalecem, mas apenas até certo ponto, isto é, há o refreamento dos interesses econômicos limitadamente corporativos (GRAMSCI, 1971 *apud* HARVEY 2001, p.87).

O Estado, segundo Bogo (2011), atualmente está submetido principalmente às “empresas, sistema financeiro e grandes corporações que financiam campanhas eleitorais e têm nos cofres públicos as reservas para os investimentos econômicos” (p.13). Para este autor, os investimentos em campanhas eleitorais são: “nada mais do que um adiantamento pelos serviços que terão que ser prestados no parlamento ou na institucionalidade” (p.12). Por isso, afirmamos, a partir das constatações que mostraremos mais adiante nesta dissertação, que o

Estado instrumentalizado a serviço das elites, transformou o transporte em um grande negócio.

O transporte coletivo de ônibus e sua relação com o espaço urbano na cidade de João Pessoa é nosso objeto neste estudo. Esta escolha justifica-se por entendermos a importância social que este meio de transporte coletivo tem no cotidiano da cidade. Todavia, o estudo e a análise deste modal de transporte surgem pela necessidade de entender os motivos que fazem com que os mesmos problemas apresentados pelo serviço no momento de seu surgimento se perpetuem no tempo com leves modificações. Superlotação, demora no ponto de ônibus e tarifas elevadas (que não condizem com as péssimas condições do serviço de transporte coletivo oferecido) são alguns dos problemas enfrentados dia após dia pelos usuários do transporte nas principais cidades brasileiras. As causas desses problemas são complexas, mas agravam-se na atualidade com o incremento da frota de automóveis privados nas cidades, que engarrafam o trânsito, transformando os deslocamentos nos transportes coletivos lotados em autênticos entraves para a qualidade de vida dos seus usuários, em um enorme desconforto.

Em João Pessoa, o principal meio de deslocamento é o sistema de ônibus. O serviço de trem da Empresa Brasileira de Trens Urbanos (CBTU) cumpre seu papel nos deslocamentos intermunicipais e, marginalmente, nos deslocamentos intramunicipais. Com fins analíticos e levando em consideração o tempo da pesquisa, optamos por investigar apenas as viagens que acontecem dentro da cidade de João Pessoa pelo serviço de ônibus.

O objetivo de estudar o transporte coletivo, contextualizado-o no espaço e tempo urbano, é compreender sua lógica de funcionamento, que combina o gerenciamento privado com a emergência e manutenção dos problemas para a cidade e seus usuários. Esses problemas são nosso ponto de partida e a chave para entender quais são os rebatimentos da configuração e dinâmica atual do sistema de ônibus em João Pessoa. Nossa perspectiva de análise é posicionada, pois não admitimos a questão do transporte como meramente uma questão técnica, mas política. Por isso, nos propomos a fazer um estudo que contribua com o desvendamento da lógica classista que sustenta a ineficiência atual do serviço de ônibus em João Pessoa, dado que seus principais usuários são trabalhadores e estudantes.

Como não poderia deixar de ser, este estudo é apenas uma pequena contribuição para a pesquisa sobre transporte a partir de uma perspectiva geográfica. Muitas questões como a qualidade das paradas de ônibus, a disponibilidade de veículos para cadeirantes e idosos, entre outras abordagens, não foram tratadas. Entretanto, conseguimos estudar naqueles que entendemos como um dos principais problemas que atualmente os usuários enfrentam no sistema de ônibus: 1) o preço da passagem; 2) o tempo de espera; e 3) os ônibus lotados.

O primeiro capítulo apresenta o sistema de transporte coletivo em João Pessoa, trazendo à tona os problemas que seus usuários enfrentam no dia a dia. Destacamos a íntima relação que há entre os problemas e a espacialização das linhas.

No capítulo dois, analisamos problemas do transporte coletivo como a superlotação e o elevado preço da tarifa, buscando compreender como os problemas encontrados neste sistema de gestão privada, interferem na qualidade do serviço de ônibus. Para isso, analisamos os dados obtidos na Secretaria Executiva de Mobilidade Urbana (SEMOB) de João Pessoa e os dados obtidos em pesquisa de campo. Todavia, para compreendermos os problemas do transporte coletivo, é fundamental entendermos que este se insere numa lógica para além da escala local. Por isso, relacionamos esses problemas com a lógica da produção capitalista do espaço.

No capítulo três, discutimos o processo de urbanização na sociedade capitalista, estabelecendo a relação com a lógica liberal do transporte coletivo. O objetivo é refletir sobre o processo de urbanização da cidade a partir das leis de mercado, ou seja, sobre os interesses de classe que se apropriam privadamente do espaço para dele acumular riquezas.

Para entendermos o processo de construção da lógica privada do transporte coletivo, retomaremos no capítulo quatro a história desse meio de locomoção na cidade de João Pessoa, compreendendo assim como se constituiu o que hoje se apresenta como um problema.

A lógica lucrativa do transporte é contestada pelos habitantes da cidade que sofrem com os impactos do péssimo serviço prestado. As pessoas que usam o transporte coletivo se indignam e vão à rua reivindicando direitos e apresentando soluções. No último capítulo da dissertação, o quinto capítulo, os movimentos sociais que lutam pela qualidade do transporte coletivo serão analisados, a partir das manifestações de junho de 2013, refletindo a organização da luta por transporte público.

Para a realização desta pesquisa e a sua organização em cinco capítulos, procuramos nos fundamentar em instituições de pesquisa que tem o transporte como objeto de análise. A Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU), a Secretaria de Mobilidade Urbana de João Pessoa (SEMOB), o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) e o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Portais e notícias da internet são bastante utilizados, pois muitas questões relacionadas ao transporte coletivo em João Pessoa são abordadas nestes veículos de comunicação. Pesquisas anteriormente realizada, pelo autor que vos escreve, sobre o sistema de ônibus na cidade, também são utilizadas como subsídio para análise. Além disso, o estudo utiliza-se de informações pessoais que dizem respeito à participação das manifestações de Junho de 2013,

entrevistas com diversos trabalhadores do serviço de transporte coletivo, fiscais da SEMOB e a minha própria vivência cotidiana utilizando o serviço de transporte coletivo, realizando em alguns momentos no presente trabalho, uma descrição de acontecimentos quando necessário.

Em Março de 2013, realizamos nosso trabalho de campo no Terminal de Integração Rodoviário, coletando a frequência das 61 linhas de ônibus da cidade em 4 dias da semana: quarta-feira, quinta-feira, sábados e domingos. A escolha dos dias laboráveis e não laboráveis foi proposital, visando perceber a variação do uso em função da jornada de trabalho. Além da frequência das linhas, também pesquisamos sobre a opinião dos passageiros sobre o sistema de ônibus. Perguntas relacionadas ao tempo de espera, qualidade do serviço, problemas enfrentados pelos usuários do transporte, entre diversas outras questões foram abordadas.

Foram realizados no total 460 questionários relacionados a várias linhas de ônibus (sendo 400 questionários nas linhas 301/Mangabeira e na linha 118/Paratibe) e 60 em outras variadas linhas de ônibus. As duas linhas, 301 e 118, foram escolhidas por apresentarem variações em sua frequência. A linha 301/Mangabeira, com frequência em média de 30 minutos, e a 118/Paratibe com média de 50 min. A metodologia consistiu em selecionar uma linha com alto índice de frequência regular e irregular no tempo de espera, possibilitando fazer uma análise de acordo com as diversas qualidades do serviço prestado na cidade.

A amostra utilizada foi de mais de 5% do total de usuários que utilizam o transporte diariamente nas linhas 118/Paratibe e 301/Mangabeira. Na linha 301, foram aplicados 263 questionários, o que representa 6,11% da quantidade de pessoas que se deslocam diariamente na linha. Na 118/Paratibe representou 10,25% da quantidade de pessoas que se deslocam diariamente, correspondendo a uma aplicação de 137 questionários. Os dados da SEMOB do mês de março de 2013 foram utilizados como referência para a realização deste cálculo. Esta amostra significativa foi aplicada no intuito de gerar dados quantitativos substanciais para tirarmos conclusões mais condizentes com a realidade. Mapas, gráficos, tabelas e figuras foram utilizados no intuito de esclarecer a dinâmica analisada.

Para nos embasarmos teoricamente no campo dos estudos do transporte coletivo, recorremos a autores que contribuíram para compreensão da urbanização do Brasil e de João Pessoa como Lavieri & Lavieri (1999), Maia (2000), Xisto (2007), Sales (2009), Rodrigues (1980), Moreira (2006), França (2010), Carlos (2008), Santos (2002), Souza (2007), Harvey (2001), Lojkin (1979), Boito (2013), Vasconcellos (2000), Schimidt (1983), Bolaffi (1979), Fernandes (2006). Além do mais, estes autores também ajudaram na análise crítica não só do processo de urbanização, mas do sistema econômico, já que existe uma íntima relação no processo de urbanização e no modo de produção vigente. Porém, para aprofundar ainda mais

o processo econômico que interfere incisivamente no modelo de transporte e no processo de produção do espaço urbano, estudiosos da área econômica não foram deixados de lado e Milani (2010), Singer (1987, 2012), Moraes (2006), Patarra (2005) embasaram também este estudo.

Sobre o modelo rodoviário e o sistema de transporte coletivo, autores como Andrade (1986), Cabral (2010), Souza (2007), Oliveira J. (2006), Henriques (1993), Nozaki & Santos (s.d.), Rios (1995) contribuíram. Foram utilizados principalmente autores da Engenharia Civil que, apesar da falta de criticidade em alguns de seus estudos (pois a perspectiva técnica predomina nessa última área), fornece um banco de dados muito útil para a pesquisa.

Apesar dos diversos campos de estudos utilizados como a Geografia, a Economia, a História, as Ciências Sociais, Engenharia Civil, etc., o estudo sobre o sistema de ônibus de João Pessoa, parte da questão de que, estudar nossa sociedade através de múltiplas ciências é entender que a realidade é a conjunção de múltiplos fatores, estando assim, o sistema de transporte coletivo, diretamente vinculado à produção capitalista do espaço e suas contradições no mundo do século XXI.

CAPÍTULO 1: O FUNCIONAMENTO DO SISTEMA DE ÔNIBUS E SEU PRECÁRIO SERVIÇO EM JOÃO PESSOA

Começamos nossa discussão com uma provocação: como considerar que o transporte coletivo é público se a sua apropriação é privada? O ônibus é um “transporte coletivo” porque várias pessoas se deslocam em massa dentro de um mesmo meio de transporte, mas podemos considerá-lo um “serviço público”?

Essa confusão etimológica tem raízes no próprio direcionamento do Estado ao criar as leis sobre transporte coletivo, enfatizando o caráter privado em um serviço público. O art. 4º define o “*transporte público coletivo*”, de acordo com a *Lei 12. 587* do ano de 2012 que institui as diretrizes da *Política Nacional de Mobilidade Urbana*, estabelecendo que:

VI - transporte público coletivo: serviço público de transporte de passageiros acessível a toda a população mediante pagamento individualizado, com itinerários e preços fixados pelo poder público (PLANALTO, 2014a).

Para a lei, o caráter público do transporte coletivo está relacionado ao fato de ser “acessível a toda a população mediante pagamento individualizado”. A *Lei 12.587* considera apenas o acesso como possibilidade de deslocamento (chegar ao ônibus), mas não como, um acesso mediado por um pagamento da tarifa às empresas privadas (representado pela existência do cobrador e uma catraca dentro do próprio ônibus).

Para ter acesso ao transporte coletivo e ter direito de se deslocar na cidade, o usuário tem a obrigação, por lei, de realizar o pagamento da tarifa. Como “serviço público” e “pagamento individualizado” podem ser definições para um “transporte público coletivo”?

Nesta lei, a definição para “transporte privado coletivo”¹ se refere à mesma lógica do que seria um “transporte público coletivo”, remetendo-se apenas à possibilidade de acesso às pessoas.

Esta confusão, se é que se se pode chamar assim, tem raízes de propositura ideológica. A partir do momento que o Estado concede ao direito privado a atuação no sistema de ônibus, terceirizando um serviço essencial, que é aberto ao público, fiscalizado pelo Estado, transforma o direito em uma lógica empresarial privada. O Estado, portanto, afirma na teoria e nega na prática, que o transporte coletivo é uma necessidade básica. Afirma na teoria, pois

¹ “VII - transporte privado coletivo: serviço de transporte de passageiros não abertos ao público para a realização de viagens com características operacionais exclusivas para cada linha e demanda” (PLANALTO, 2014a);

está na lei que é um serviço essencial². Nega na prática, porque se é essencial, deveria ter funcionamento exemplar ou pelo menos eficiente, já que é estratégico. Assim, para nós o discurso (lei) se perde na materialidade, pois o que é proclamado não é cumprido.

Nesta lógica de operacionalização privada e institucionalizada³, os usuários do transporte coletivo sofrem. São ônibus lotados que demoram no ponto e que possuem uma tarifa elevada.

Este capítulo discute os problemas que os usuários do transporte coletivo estão submetidos. Nosso objetivo é evidenciar a ineficiência que o sistema de transporte urbano coletivo (ônibus) tem na cidade de João Pessoa, analisando a repercussão sobre a qualidade de vida e sobre a falta de acesso ao transporte digno de uma parcela significativa de seus moradores. Antes mesmo de apresentar os problemas no serviço de ônibus, cabe-nos discutir o funcionamento deste na cidade, trazendo os órgãos responsáveis pela fiscalização do transporte para a análise, a quantidade de linhas de ônibus, a distribuição geográfica dos percursos e as empresas privadas que atuam, entre diversas outras questões.

1.1 João Pessoa e suas empresas de ônibus

João Pessoa, capital do estado da Paraíba, pertence à região Nordeste no Brasil. É o município mais populoso da Paraíba com 723 mil habitantes, tem a maior densidade populacional⁴ e o maior PIB⁵ do estado. A área de João Pessoa é de 211,475 Km² (IBGE, 2014). A localização da Paraíba, do município de João Pessoa pode ser apreciada no Mapa 1:

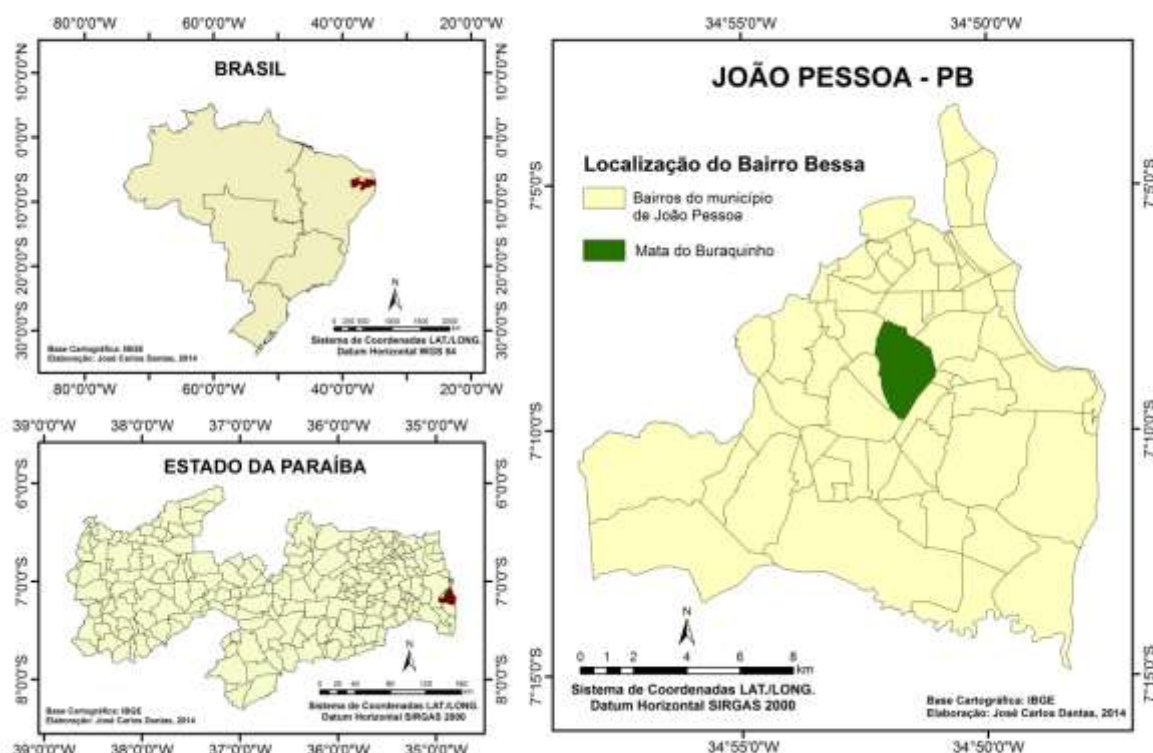
²“ Lei Nº 7.183, Artº.10 – São considerados serviços ou atividades essenciais (...) V - Transporte coletivo” (PLANALTO, 2014b).

³ No Edital 001/2011 referente à concessão do sistema de transporte coletivo de João Pessoa, as empresas de ônibus terão o direito de atuar em João Pessoa por 20 anos, até 2031. Além do mais, no edital, está institucionalizado o aumento da passagem de ônibus de 12 em 12 meses, ou seja, é a institucionalização do transporte coletivo como algo a ser pago, como um serviço que necessita se ajustar periodicamente à lucratividade empresarial através de reajustes anuais no preço da passagem (SEMOB, 2014b).

⁴ 3.421,3 hb/Km² (IBGE, 2014).

⁵ Produto Interno Bruto (PIB) é um índice utilizado para medir a riqueza produzida na cidade, estado, região, país, etc. Em João Pessoa-PB foi produzindo no ano de 2010 uma riqueza na ordem dos 10.107.596 de reais. O PIB é um índice que alvo de críticas, pois este indicador gerado não apresenta a riqueza distribuída entre as diversas classes sociais, mas serve como parâmetro para mostrar como a cidade de João Pessoa situa-se como produtora de riqueza no atual sistema econômico capitalista.

Mapa 1 – Mapa do Brasil, estado da Paraíba e do município de João Pessoa-PB



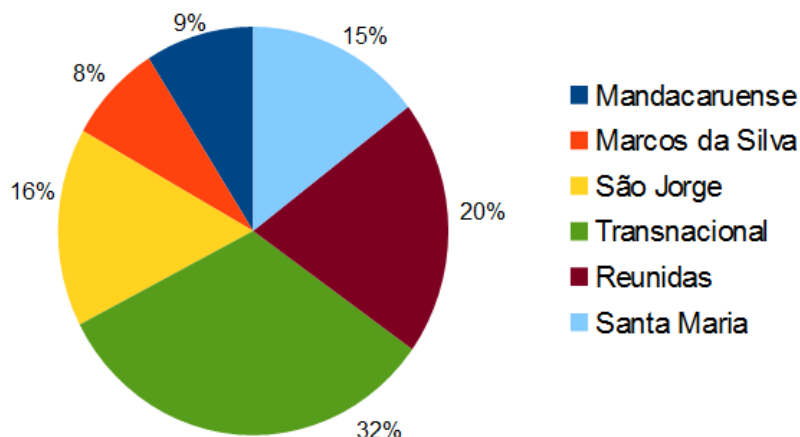
Elaboração: José Carlos Dantas, 2014.

Em João Pessoa existem 88 linhas de ônibus e 457 veículos em operação, distribuídos em 6 empresas privadas. Na cidade são transportados cerca de 280 mil passageiros por dia, o que representa por mês 7.8 milhões de passageiros⁶. As empresas responsáveis por esse transporte são a Mandacaruiense, Marcos da Silva, São Jorge, Reunidas, Santa Maria e Transnacional.

O Gráfico 1 (página 25) mostra o percentual da quantidade de linhas de ônibus por cada empresa. Observe que a empresa Transnacional, Reunidas, São Jorge e Santa Maria, são as maiores em número de linhas de ônibus. Sendo que a Transnacional e a Reunidas juntas, ultrapassam 50% do total das linhas:

⁶ SEMOB, 2014c

Gráfico 1 - Percentual da quantidade de linhas de ônibus por empresa – João Pessoa, 2014



Fonte: SEMOB, 2014a

Elaboração: Enver José, 2014;

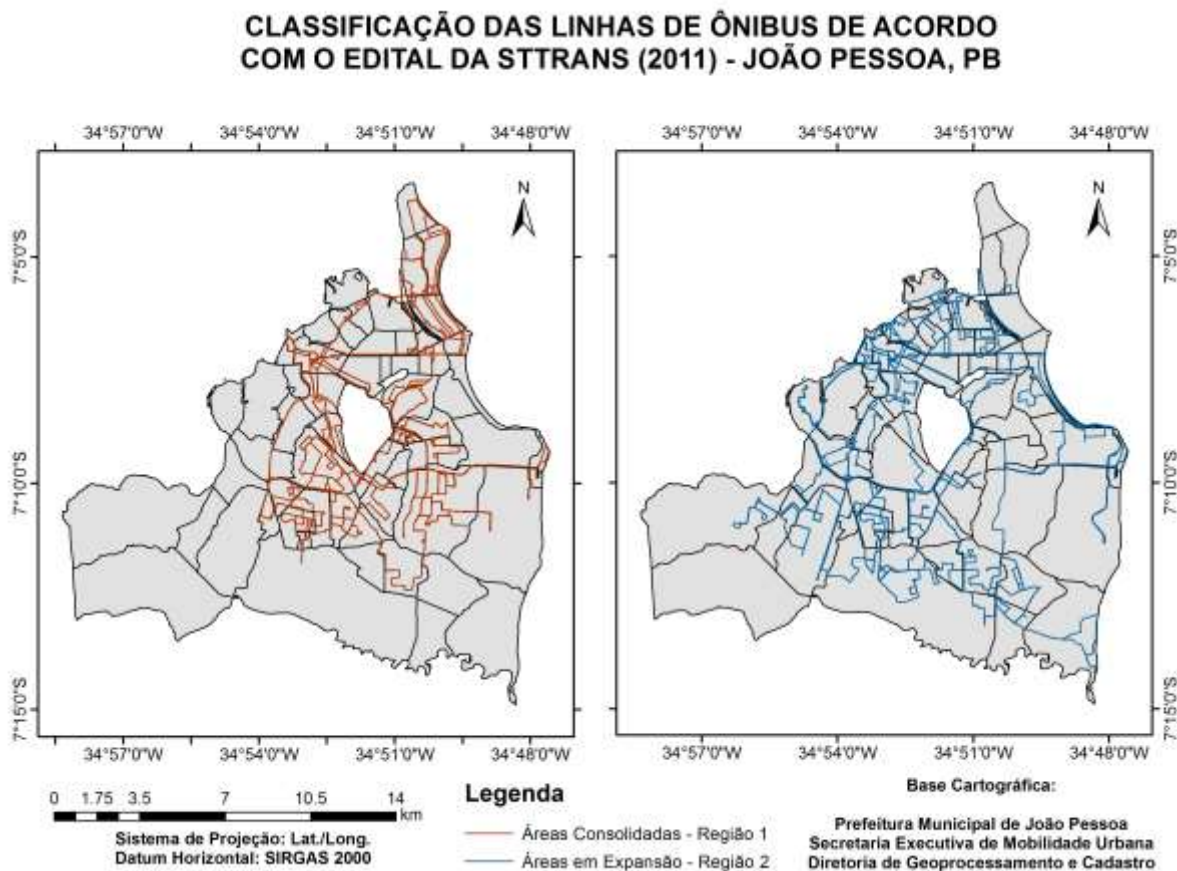
Desde 2011 surge em João Pessoa uma nova modalidade de gerenciamento transporte, o consórcio. No edital de licitação, as regiões de João Pessoa foram divididas em dois blocos de linhas de ônibus, com regiões denominadas de “áreas consolidadas” (região 1) e “áreas em expansão” (região 2). Na região das áreas consolidadas, está operando o consórcio “Unitrans” (Transnacional e Reunidas) e na região das “áreas em expansão”, o consórcio “Navegantes” (Mapa 2, página 26)

Questionada sobre este tipo de modalidade de gerenciamento, a SEMOB⁷ declarou que os problemas relacionados ao transporte coletivo são agora remetidos ao consórcio e não mais às empresas individualmente, ficando mais ágil o processo de fiscalização.

Em relação à padronização das empresas de transporte coletivo, houve uma mudança por parte da Reunidas e Transnacional que adotaram o mesmo nome nas carrocerias dos veículos em operação, com o nome “Unitrans” (veja fotos 1, 2 e Figura 1 da página 26 e 27). As demais empresas, apenas acrescentaram na lataria de seus veículos o nome do consórcio, no caso, “Navegantes”.

⁷ Em entrevista realizada em março de 2014. Secretaria Executiva de Mobilidade Urbana (SEMOB), responsável pela fiscalização do serviço de ônibus de João Pessoa-PB.

Mapa 2 – Classificação das linhas de ônibus de acordo com o edital da STtrans (2011) – João Pessoa, PB



Elaboração: José Carlos Dantas, 2014.

Foto 1 – Ônibus 301/Mangabeira (Unitrans)



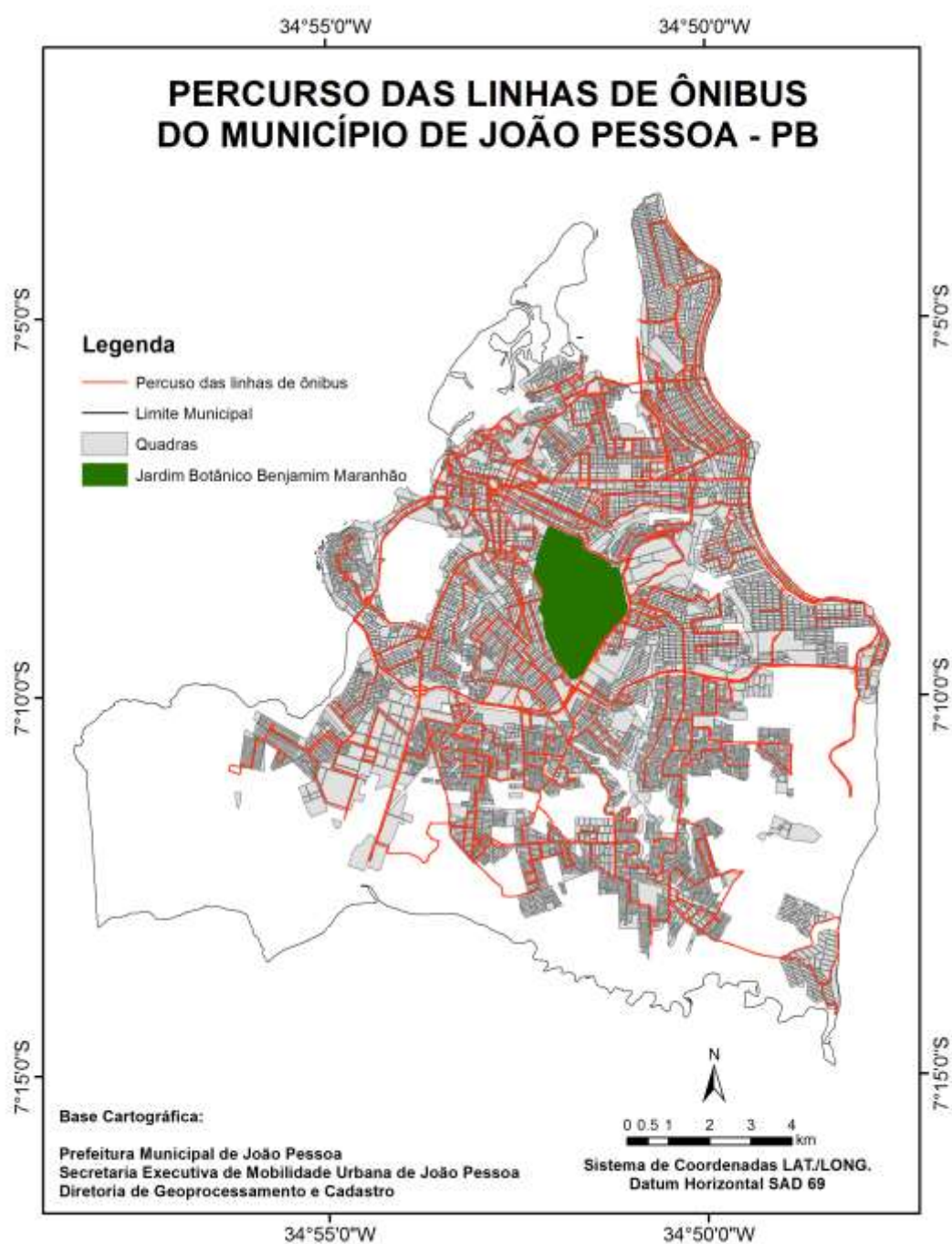
Fotógrafo: Eder Pereira
 Fonte: Ônibus Brasil, 2014

Se comparamos a Foto 1 com a Foto 2, podemos observar as diferenças em relação à pintura do veículo, com o mesmo nome, sendo a primeira com a nova pintura e a segunda

Podemos observar este tipo de adensamento no Mapa 3 (página 29), que apresenta a rede completa das linhas de ônibus na cidade de João Pessoa.

O Mapa 3 mostra também as quadras que servem como parâmetro para situarmos o padrão de crescimento urbano da cidade de João Pessoa, condizendo assim com a análise da Prefeitura Municipal sob as áreas de ocupação. A área central e o nordeste da cidade tem maior adensamento populacional, ao contrário das áreas periféricas, onde a urbanização não é tão intensa. Sendo definida pela Prefeitura como uma “área consolidada”, a região com maior índice de ocupação, significa que é uma área mais lucrativa. A região 2 chamada pela prefeitura de área em expansão, tem menor índice de lucratividade. A região com maior índice de ocupação, chamada de “área consolidada”, pode ser observada como uma das localidades mais lucrativas, pois a quantidade de passageiros transportados nesta região 1 é maior do que a da região 2 (Mapa 2 página 26). Isso reflete numa enorme disparidade na quantidade de passageiros transportados da Transnacional em relação às demais empresas de ônibus. Não é apenas pelo enorme número de linhas de ônibus que a empresa desloca mais passageiros, mas justamente pelo fato de que ela realiza seus itinerários na área com maior adensamento populacional.

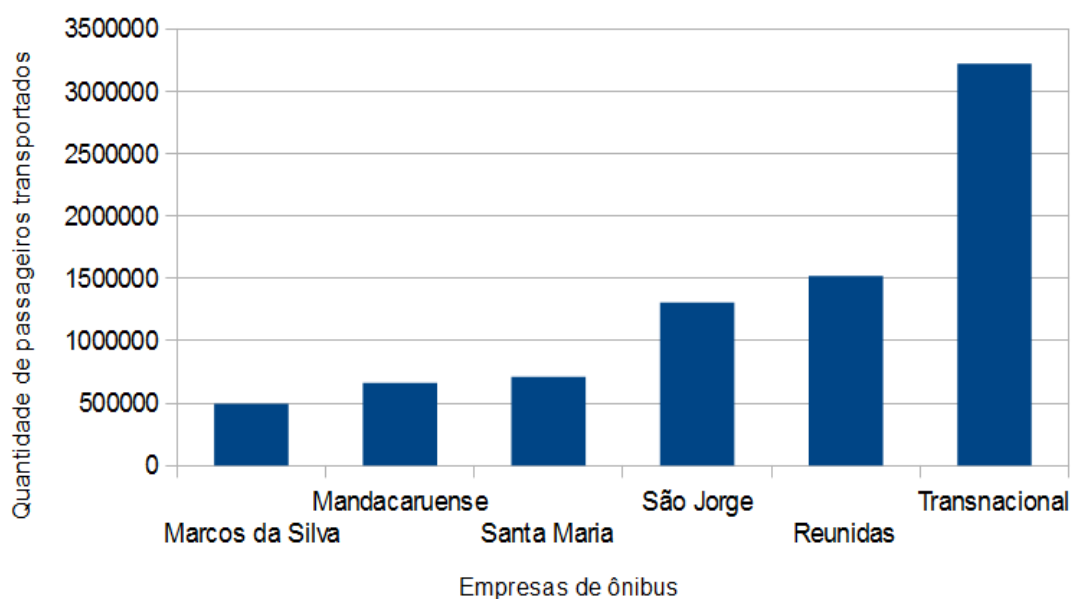
Mapa 3 – Mapa do percurso das linhas de ônibus do município de João Pessoa



Elaboração: José Carlos Dantas, 2014

A Transnacional teve mais de 3 milhões de passageiros transportados no mês de março de 2013, representando mais do que o dobro da quantidade de passageiros do que a 2ª empresa com maior número de linhas, a Reunidas, e 6 vezes mais passageiros transportados do que a Marcos da Silva e a Mandacaruiense, como mostra o Gráfico 2:

Gráfico 2 - Quantidade de passageiros transportados no serviço de ônibus no mês de março de 2013 - João Pessoa/PB



Fonte: SEMOB, 2014c

Elaboração: Enver José, 2014

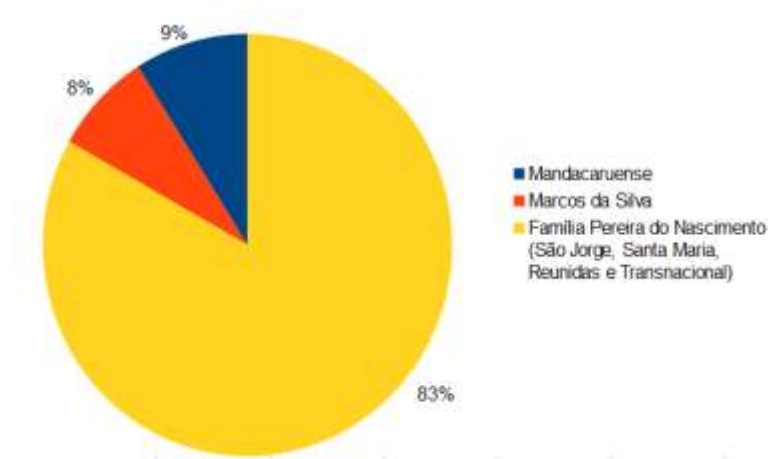
Isto significa que a quantidade de linhas de ônibus não reflete necessariamente na quantidade de passageiros transportados, pois dependendo da região em que as linhas estão posicionadas podem transportar uma quantidade maior de passageiros. A Transnacional tem suas linhas melhor posicionadas, isto ocorre porque a empresa se encontra na área de maior adensamento populacional da cidade, juntamente com a Reunidas por meio da Unitrans.

Apesar da existência de 6 empresas de ônibus, em João Pessoa, existe um forte monopólio no transporte coletivo, pois 83% das linhas de ônibus da cidade estão na posse da família Pereira do Nascimento, como as empresas São Jorge, Santa Maria, Transnacional e Reunidas, como podemos observar no Gráfico 3 (página 31).

Na prática, apenas 3 empresas de ônibus estão atuando, já que apenas a Mandacaruiense e a Marcos da Silva não pertencem à família Pereira do Nascimento. Existe o grupo empresarial “A. Cândido” que é dono da Santa Maria e Unitrans (Reunida e

Transnacional)), que são empresas controladas por Alberto Pereira do Nascimento e a empresa São Jorge, por Marco Pereira do Nascimento, irmão dele.

Gráfico 3 - Monopólio das empresas de transporte coletivo em João Pessoa-PB pela família Pereira do Nascimento, 2014



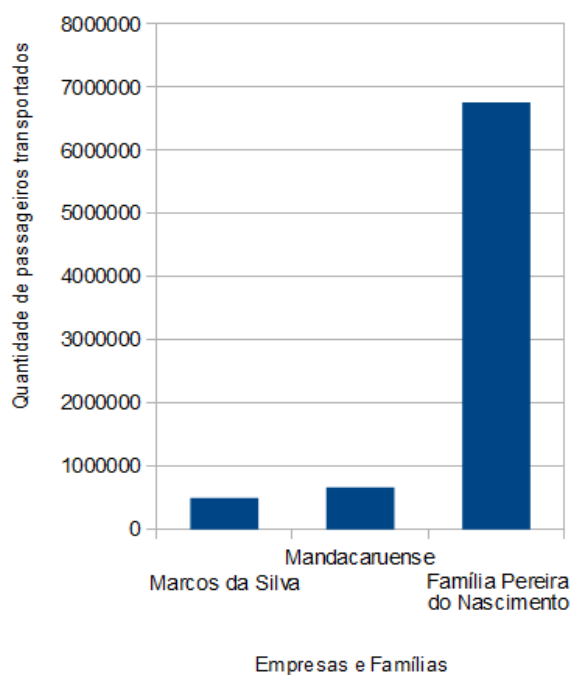
Fonte: SEMOB, 2014c
Elaboração: Enver José, 2014

O Gráfico 4 mostra a quantidade de passageiros transportados no mês de março de 2013 (página 32). A quantidade de passageiros transportados pelas empresas da família Pereira do Nascimento chegam aos 7 milhões de passageiros, enquanto nem a Mandacaruiense, nem a Marco da Silva chegam na marca de 1 milhão de passageiros.

Já no Gráfico 5 apresenta a proporcionalidade da quantidade de passageiros transportados no mês de março de 2013 (página 32). O gráfico destaca que 85% da quantidade de passageiros utiliza das empresas pertencentes à família Pereira do Nascimento, número maior do que a quantidade de linhas de ônibus que chega na marca dos 83%.

Quando observamos os bairros em que estas linhas de ônibus estão inseridas, podemos verificar que as disposições espaciais dos percursos dos ônibus são monopolizadas pelas empresas de ônibus. Ou seja, há uma territorialização desse monopólio por bairros na cidade.

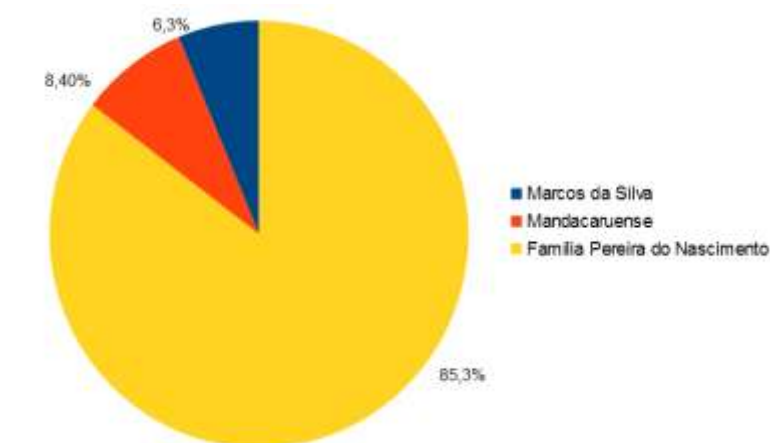
Gráfico 4 – Quantidade de passageiros transportados em Março/2013, João Pessoa-PB



Fonte: SEMOB, 2014c

Elaboração: Enver José, 2014

Gráfico 5 – Proporcionalidade entre empresas e grupos na quantidade de passageiros transportados no sistema de ônibus de João Pessoa-PB



Fonte: SEMOB, 2014c

Elaboração: Enver José, 2014 .

As linhas da empresa Mandacaruiense, por exemplo, atuam praticamente no noroeste da cidade, nas intermediações do Bairros dos Ipês, Bairro dos Estados, Padre Zé e no sudoeste de João Pessoa, no Bairro das Indústrias, como mostra no Mapa 4 (página 34).

A São Jorge, também no Mapa 4, (página 34), atua nas regiões do Valentina, ao sudeste da cidade, nas intermediações de Cruz das Armas e no Distrito Industrial, possuindo uma linha circular (de número 2300) que abarca diversos bairros da cidade. Apesar da existência de empresas atuando em uma mesma região, as linhas de ônibus fazem trajetos diferenciados, tendo semelhança apenas em alguns trechos. Por exemplo, a linha da empresa São Jorge 118/Valentina-Paratibe faz o mesmo percurso que a linha 1001 - Mandacaru/Bairro das Indústrias (empresa Mandacaruense), apesar de percorrerem a mesma Avenida Cruz das Armas, elas fazem percursos distintos, visto que a empresa São Jorge não possui ônibus que façam um percurso nas intermediações do Bairro dos Ipês.

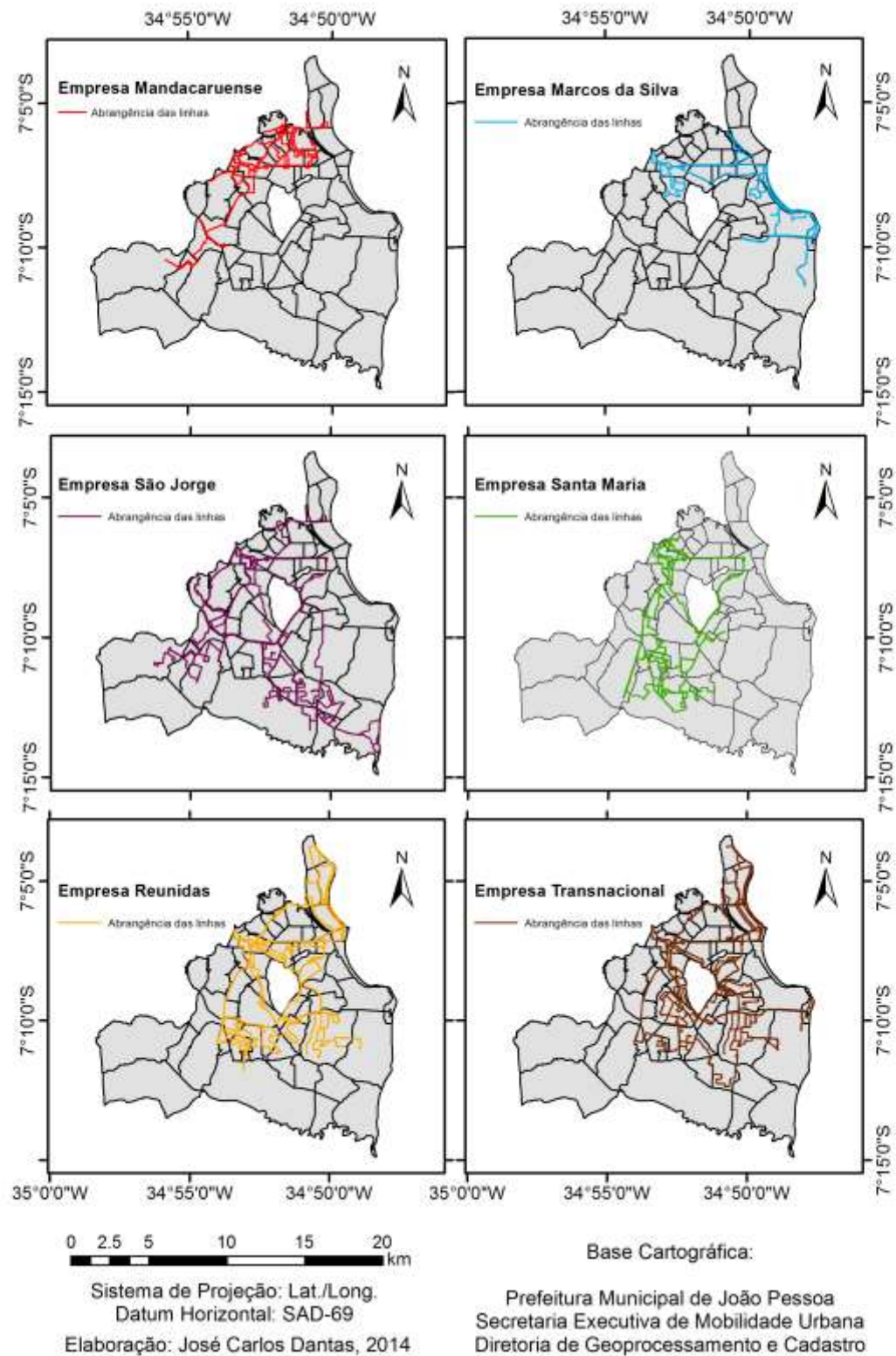
A empresa Marcos das Silva atua na área leste da cidade e no litoral de João Pessoa, próximo dos bairros Cabo Branco e Altiplano. Já a empresa Santa Maria, faz o trajeto ao sul de João Pessoa, concentrando-se na região do Gramame, Ernani Sátiro, Distrito Industrial e em 2 linhas circulares.

Nos trajetos da Reunidas e Transnacional, as linhas destas empresas percorrem a “área consolidada” (áreas centrais) de João Pessoa, em que o adensamento populacional é maior, como já destacamos. Elas possuem os mesmos percursos. Mas afinal, que diferença na prática isto faz, visto que são de um mesmo proprietário?

Os mapas de espacialização das linhas e de territorialização do monopólio das empresas, junto aos gráficos de volumes de linhas e passageiros apresentados, nos mostram que o sistema de transporte coletivo é de caráter monopolizador, seja em relação ao pequeno número de proprietários existentes, seja em relação à espacialização das linhas de ônibus na cidade. Em alguns “locais” de João Pessoa, discussão que será apresentada adiante, existem lugares de concorrência entre empresas, mas o monopólio de regiões/bairros é visível nos mapas apresentados. O que nos leva a deferir que praticamente não há competição entre os empresários de ônibus.

Mapa 4 – Abrangência das linhas de ônibus por empresa em João Pessoa - PB

ABRANGÊNCIA DAS LINHAS DE ÔNIBUS POR EMPRESA EM JOÃO PESSOA, PB



Elaboração: José Carlos Dantas, 2014

Na realidade, o que existe de fato é a concorrência entre a Marcos da Silva e a Mandacaruenense com as demais empresa como se pode observar nos mapas. O fato é que uma única família controla mais de 80% da frota e essa família é a mesma que é responsável por eleger políticos para o poder legislativo e executivo através de doações de campanha⁸ (TSE, 2014).

Concorrer entre si poderia colocar em risco seus lucrativos negócios. Juntamente com o órgão fiscalizador (a Prefeitura), os empresários construíram ao longo dos anos uma rede de transporte coletivo que distribui espacialmente as linhas de ônibus segundo a lucratividade do empreendimento.

As empresas de ônibus que atuam exclusivamente em João Pessoa, no transporte intra-municipal (aquelas que atuam no interior do município), são fiscalizadas pela SEMOB, responsável por gerenciar as políticas de trânsito e de, ao mesmo tempo, fiscalizar o serviço de transporte coletivo, um negócio milionário⁹.

1.2 A Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana (SEMOB)

A SEMOB é uma autarquia¹⁰ municipal¹¹ que tem por finalidade básica “planejar, coordenar e executar as políticas de transporte e trânsito do município de João Pessoa” (PREFEITURA, 2014). Antes tinha por nome de Superintendência de Transporte e Trânsito, (STtrans), criada pela Lei nº 8.580/98, em dezembro de 2011 foi transformada em SEMOB pela Lei nº 1.261. Esta Superintendência fiscaliza o sistema de transporte coletivo na cidade de João Pessoa, sendo responsável por:

⁸ Por exemplo, Vital do Rêgo Filho (PMDB) foi financiado em 100 mil reais pelos empresários de ônibus Alberto Pereira do Nascimento e Agnêlo Cândido Nascimento, ambos irmão sócios, os dois últimos empresários e proprietários da Unitrans. Também em 2006, Cássio Cunha Lima (PSDB), quando candidato a governador da Paraíba, foi financiado em mil reais por Alberto Pereira do Nascimento e pela Ass. das Empresas de Transporte Público. O financiamento para Cássio Cunha Lima pode parecer pouco (principalmente para empresários de ônibus milionários), mas, só pelo fato da existência dos nomes de empresas e empresários no financiamento de campanha, demonstra que existe uma relação de interesse entre empresários e políticos eleitos (TSE, 2014).

⁹ Os lucros dos empresários não são divulgados pela Prefeitura Municipal de João Pessoa. Apenas tem-se a noção da arrecadação dos empresários que chegam na ordem de mais de 15 milhões de reais por mês. Este cálculo é possível com a multiplicação da quantidade de passageiros pelo número de pagantes no mês. (SEMOB, 2014d)

¹⁰ “São pessoas jurídicas de Direito Público, com patrimônio e com receita próprios, que realizam atividades típicas da Administração, inclusive aquelas que pressupõem o exercício do poder de polícia¹⁰. Originalmente, surgem para qualificar o funcionamento da máquina estatal, a partir da descentralização do seu fazer administrativo e da organização financeira; nasce para prestar serviço público e/ou exercer poder de polícia administrativa” (ZIMMER, 2014).

¹¹ “autarquia especial, vinculada ao Gabinete do Prefeito, com personalidade jurídica de direito público, autonomia administrativa e financeira e patrimônio próprio” (PREFEITURA, 2014).

I- coordenar, programar e executar a política nacional de transporte público no Município;

II – disciplinar, conceder, operar e fiscalizar os serviços de transporte público de passageiros em geral no âmbito do Município;

III – desenvolver o planejamento e a programação do Sistema de Transporte Público de Passageiros, integrando-os com as decisões sobre planejamento urbano do Município de João Pessoa, aglomerado urbano e Região Metropolitana;

IV- detalhar, operacionalmente, o Sistema Municipal de Transporte Público de passageiros, fixando itinerários, frequências, horários, lotação, equipamentos, turnos de trabalho, integração intermodal, locais e tempos de parada e critérios para atendimentos especiais;

VI- fiscalizar, segundo os parâmetros definidos, a operação e a exploração do transporte público de passageiros por ônibus, táxi, transporte de escolares, transporte de turismo, fretamento, motofrete, frete, transporte de carga e por transportes especiais, promovendo as correções, aplicando as penalidades regulamentares nas infrações e arrecadando valores provenientes de multas;

VII – elaborar estudos, executar e fiscalizar a política e os valores tarifários fixados para cada modalidade de transporte público de passageiros;

VIII – administrar a execução do regulamento e das normas sobre transporte público de passageiros no Município de João Pessoa;

IX – realizar, diretamente ou através de terceiros contratados ou convenientes, estudos, pesquisas e trabalhos técnicos requeridos à administração do transporte público de passageiros e ao aprimoramento técnico e gerencial das empresas operadoras no Município de João Pessoa;

XIII – analisar e decidir, em conjunto com a Secretaria de Planejamento e Secretaria de Habitação Social, sobre a implementação de planos e projetos referente a loteamentos, conjuntos habitacionais, qualquer tipo de equipamento urbano, construção ou eventos, que possam vir a influenciar a fluidez e a segurança do trânsito e o sistema de transporte público e;

XIV – manter sistemas informatizados, capazes de coletar, processar, analisar, e fornecer dados e informações referentes ao trânsito e Sistema de Transporte Público de Passageiros, em seus aspectos cadastrais, operacionais e econômicos; (SEMOB, 2014e).

Desta forma, as empresas de transporte coletivo operam na cidade por meio de uma

concessão pública que é fiscalizada pela Prefeitura Municipal de João Pessoa intermediada através da SEMOB. Cabe a essa Secretaria organizar não só o transporte de massa (ônibus), mas fiscalizar outros meios de transporte como “táxi, transporte de escolares, transporte de turismo, fretamento, motofrete, frete, transporte de carga e por transportes especiais, promovendo as correções” (SEMOB, 2014e), além de fiscalizar e executar as penalidades em relação às infrações no trânsito nos demais veículos particulares, de acordo com o Código de Trânsito Brasileiro.

1.3 As linhas radiais, circulares, diametrais e locais

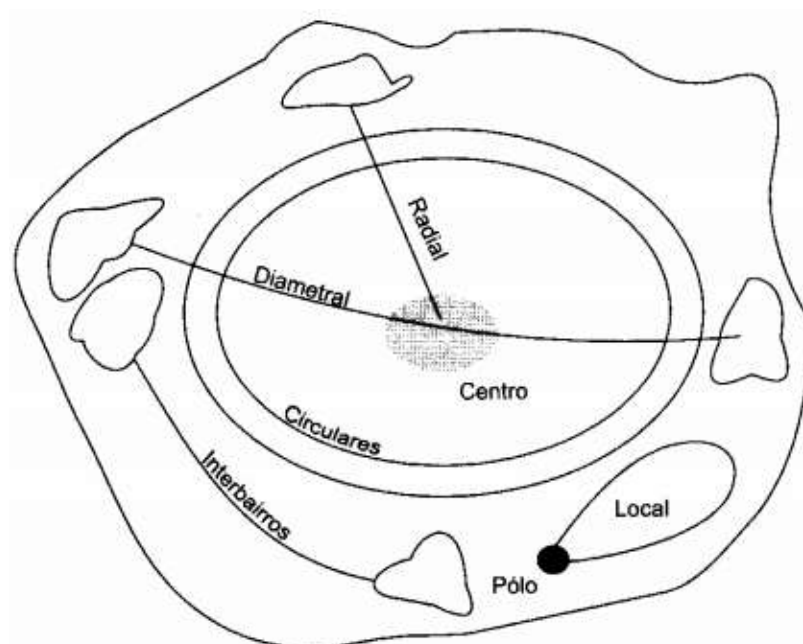
O sistema de transporte coletivo em João Pessoa funciona por meio de um sistema em que predominam as linhas radiais. Segundo Nozaki & Santos (s.d): “linhas radiais fazem a ligação dos bairros ao centro da cidade onde normalmente há uma grande concentração de comércio e prestação de serviços” (p.03).

Outros tipos de linhas de ônibus também existem na cidade, como as linhas: diametral, interbairros, locais e também as circulares. Segundo Nozaki & Santos *apud* Ferraz e Torrez (s.d) estes tipos de linhas podem ser definidos da seguinte maneira:

Diametral - fazem a ligação de dois pontos da cidade passando pelo centro; **Linhas interbairros** - fazem a ligação de dois ou mais pontos na cidade sem passar pelo centro. Estas linhas também podem ser descritas como perimetrais; **Linhas locais** - o percurso dessas linhas encontra-se dentro de uma região da cidade, região esta que pode conter um ou mais bairros, é estabelecida para atender um ou mais pólos de atração com viagens diretas; **Linhas circulares** - fazem a ligação entre vários pontos da cidade, o seu percurso é um circuito fechado e o centro da cidade se localiza mais ou menos no centro do circuito, mas muitas vezes há a necessidade de que esta linha circular passe pelo centro da cidade para atender a melhor a demanda de passageiros (p.04)

A seguir, a Figura 2, apresenta um croqui de uma cidade hipotética com as diversas formas das linhas de ônibus:

Figura 2 – Tipos de Linha de acordo com sua forma



Fonte: Nozaki & Santos (s.d)

A SEMOB classifica os tipos de linhas de ônibus de uma maneira um pouco diferente, mas sem fugir desta classificação de Ferraz & Torres (2004). As diferenças dizem respeito à adoção do termo linha transversal por parte da SEMOB, que se assemelha a definição de linhas interbairros de Ferraz & Torres (2004). Outra diferença está relacionada com a definição das “linhas integração”. As “linhas integração” são as linhas que “se integram por meio dos terminais e da bilhetagem eletrônica” de acordo com SEMOB (2014b). A definição da “linha integração” pela Prefeitura pode ser considerada um pouco vaga, visto que das 61 linhas de ônibus, 88 percorrem o Terminal de Integração de João Pessoa. Ou seja, praticamente todas as linhas da cidade seriam de denominação integração, mesmo muitas sendo radiais e circulares, pois todas estas passam no Terminal de Integração do Varadouro. A denominação para as linhas que a Prefeitura chama de “integração”, seria mais coerente aplicar a definição “local” de Ferraz & Torrez (s.d).

Na cidade de João Pessoa, segundo a classificação adotada por Nozaki & Santos (2012), podemos observar estes tipos de linha no 701/Alto do Mateus (linha radial); 1510/Circular (linha circular); 5600/Manaíra-Shopping (linha interbairro/transversal), I006/Anatólia (linha local) e; 1001/Bairros das Indústria-Mandacaru (linha diametral). O mapa 5 (pagina 40) apresenta a distribuição espacial destes tipos de linhas na cidade.

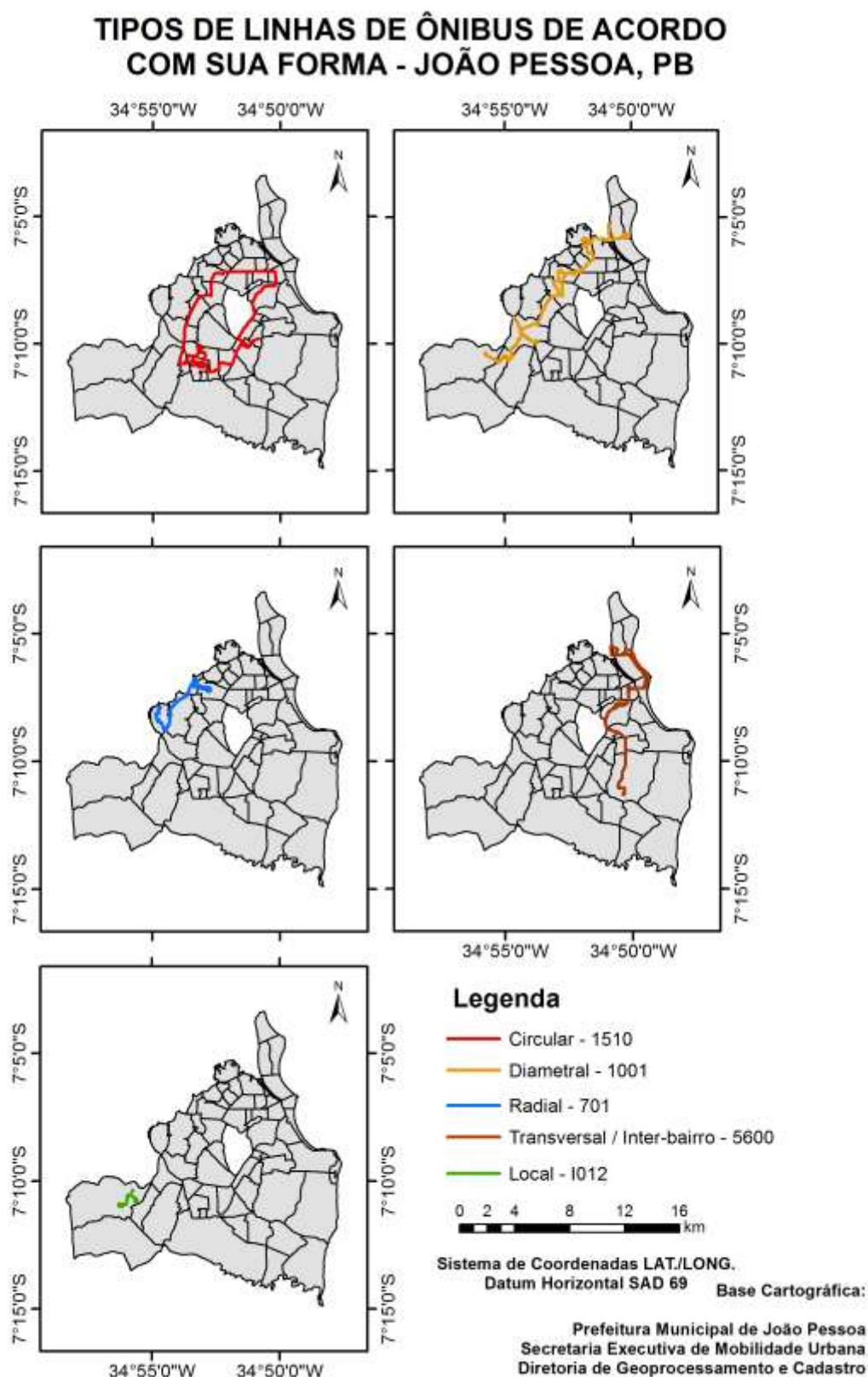
A linha 1510 tem a forma Circular, pois percorre em vários pontos da cidade (Ernani Sátiro, Ernesto Geisel, Cruz das Armas, etc.), fazendo um circuito “fechado”, onde não há uma trajetória de ida e volta como ocorre com a maioria das outras linhas.

A 1001 é diametral, pois faz ligação entre dois pontos da cidade (Bairro das Indústrias e Mandacaru).

A linha 701 tem seu comportamento radial, pois tem partida de um bairro (Alto do Mateus) em direção ao Centro da Cidade, fazendo o mesmo percurso na volta. Já a linha 5600, faz a ligação entre dois bairros (Mangabeira e Manaíra), voltando por praticamente a mesma trajetória, mas não passa pelo Centro da Cidade, se caracterizando como uma linha transversal/interbairro.

A linha I012 fica nas intermediações do bairro de Mumbaba, se caracterizando como uma linha local. A Prefeitura Municipal acaba classificando essa linha como uma linha denominada de “integração”, visto que ela propicia o acesso a demais linhas de ônibus a exemplo da linha 1001, mas, do ponto de vista da sua forma, ela é local, já que se limita a percorrer apenas o bairro.

Mapa 5 – Tipos de linhas de ônibus de acordo com sua forma, João Pessoa-PB¹²

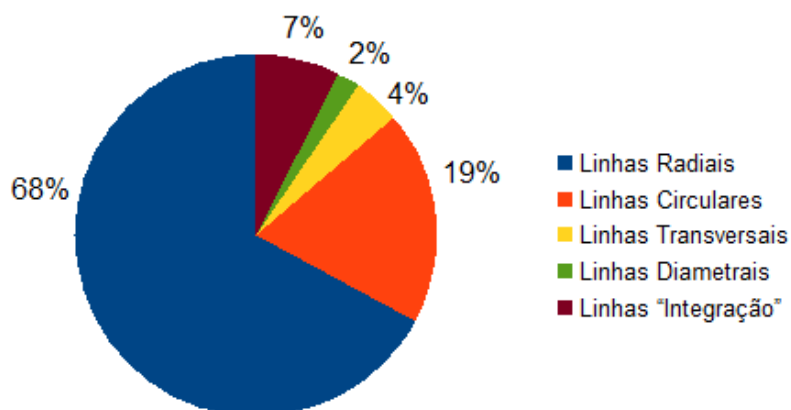


Elaboração: José Carlos Dantas, 2014.

¹² Os nomes dos bairros podem ser observados em mapas com escala menores em anexo a esta dissertação, ou seja, apresentando um maior nível de detalhe.

No Gráfico 6 é possível notar a distribuição da quantidade de linhas de ônibus em João Pessoa de acordo com a classificação da SEMOB. Nele podemos observar o predomínio das linhas radiais:

Gráfico 6 - Percentual na quantidade de linhas de ônibus de acordo com a sua forma – João Pessoa, 2014



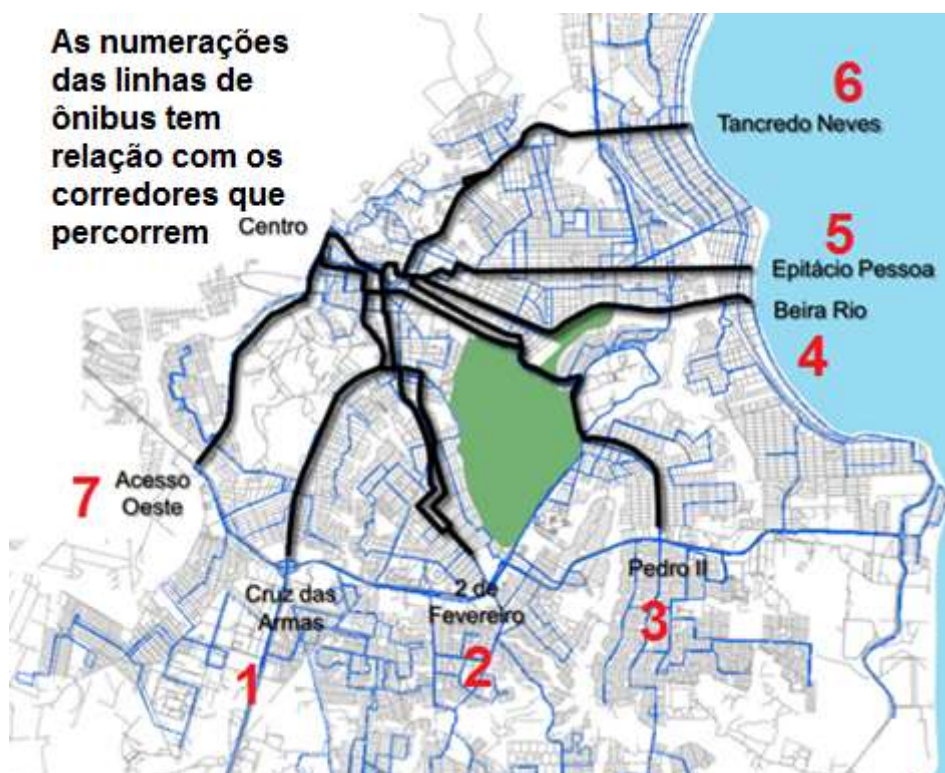
Fonte: SEMOB, 2014f
Elaboração: Enver José, 2014

A enorme quantidade de linhas radiais, 63% das 88 existentes em João Pessoa, mostra que existe na cidade uma rede de transporte coletivo concentrada, voltada para o centro da cidade. São mais de 61 ônibus que percorrem o centro da cidade de João Pessoa. Outra região que tem um enorme fluxo de ônibus é a Av. Epitácio Pessoa (Figura 3). São cerca de 30 linhas de ônibus que trafegam nesta avenida (SEMOB, 2014f), o que explica a enorme quantidade de linhas radiais na cidade.

As sete avenidas apresentadas na Figura 3 (página 42) são as que têm o maior tráfego de passageiros de ônibus, tendo a numerações em vermelho indicando onde as linhas de ônibus circulam. Um ônibus com três dígitos, como por exemplo, a linha 301, percorre na ida e volta através do corredor nº 3. Com linhas de ônibus de quatro dígitos, o primeiro número representa o corredor de ida e o segundo número o de volta. Por exemplo, o 3200, na ida percorre pela Pedro II (nº 3) e volta na 2 de Fevereiro (corredor nº 2).

Os maiores fluxos estão concentrados principalmente em quatro avenidas: Av. Cruz das Armas, Dos de Fevereiro; D. Pedro II e; Epitácio Pessoa.

Figura 3 – Principais Avenidas que possibilitam acesso ao centro de João Pessoa

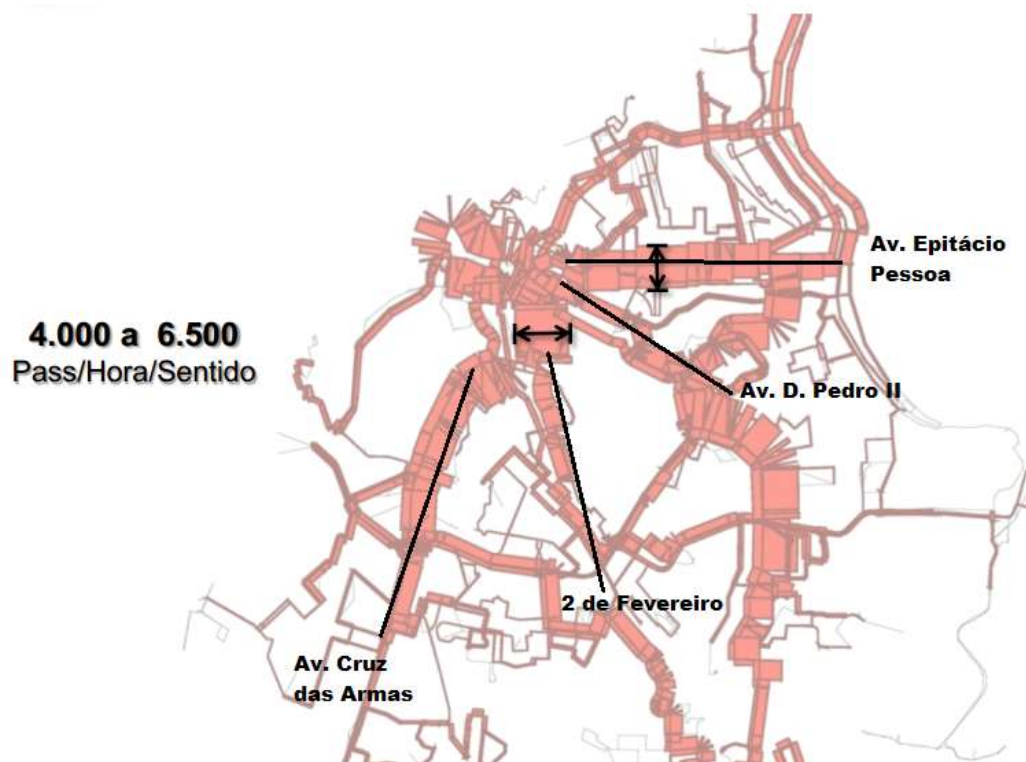


Fonte e elaboração: SEMOB, 2014f

Adaptação: Enver José, 2014

A Figura 4 (página 43) demonstra o fluxo de passageiros transportados no período da manhã. São deslocados cerca de 4 a 6 mil passageiros por hora nas quatro avenidas principais.

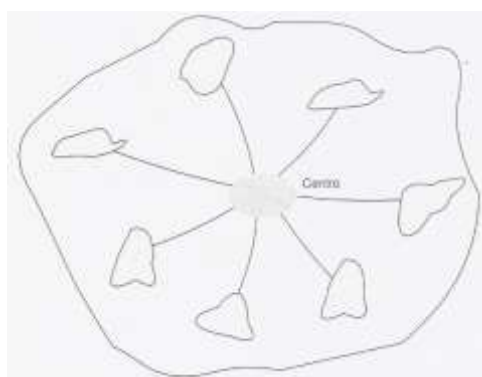
Figura 4 – Fluxo de Passageiros – Horário de pico da manhã, João Pessoa, 2014



Fonte e elaboração: SEMOB, 2014f;
Adaptação: Enver José, 2014

Acidade de João Pessoa poderia se encaixar perfeitamente na definição de Ferraz e Torrez (2004) *apud* Nozaki & Santos (s.d), da rede de transporte coletivo radial como mostra a Figura 5:

Figura 5 – Rede Radial de transporte



Fonte: Ferraz & Torres, 2004 *apud* Nozaki & Santos (s.d)

Segundo Ferraz & Torres (2004) *apud* Nozaki & Santos (s.d) as redes podem ser classificadas como:

Rede Radial – todas as regiões periféricas da cidade são interligadas ao centro”. O emprego deste tipo de rede é mais comumente visto em cidades onde o comércio e prestadores de serviço se concentram na zona central da cidade (...) Rede grelha grade ou malha – empregada em cidades onde não há centralização de comércio e prestadores de serviço, estando essas atividades dispersas por vários pontos da cidade.(...) Rede radial com linhas tronco-alimentadas – este tipo de rede possui linhas troncais que percorrem corredores com grande demanda de passageiros essas linhas são alimentadas por outras linhas de menor capacidade e demanda. (p.04)

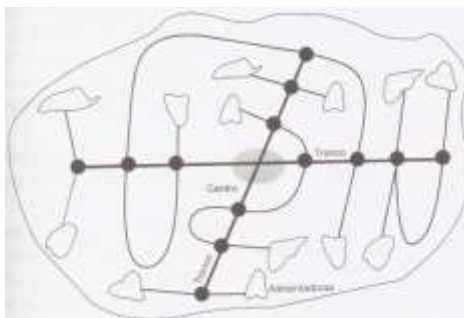
Outras redes de transporte estão representadas nas Figuras 6 e 7:

Figura 6 – Rede Grelha, grade ou malha



Fonte: Ferraz & Torres, 2004 apud Nozak & Santos (s.d)

Figura 7 – Rede Radial com linhas tronco-alimentadoras



Fonte: Ferraz & Torres, 2004 apud Nozaki & Santos (s.d)

1.4 Os Terminais de Integração

Os Terminais de Integração possibilitam, ao usuário de transporte coletivo de João Pessoa, subir em outro ônibus sem pagar uma nova passagem, integrando diversas linhas de ônibus. Em 2005 foi criado o principal Terminal localizado no bairro do Varadouro, nas proximidades do Centro da cidade. Este terminal tem integrado 61 linhas de ônibus de João Pessoa, em um universo de 88. Ou seja, a esmagadora maioria das linhas da cidade se direciona ao terminal, provando assim o caráter de rede radial que o transporte coletivo se constitui.

Segundo a Prefeitura Municipal de João Pessoa (SEMOB, 2014b), a rede de transporte coletivo conta com cinco terminais de integração de linhas, sendo: 1 no Varadouro, 1 no Valentina, 1 no Altiplano, 1 no Colinas do Sul e 1 no Bairro do Bessa, conforme o Mapa 6 (página 46).

O terminal de integração que é diferente dos demais é o do Altiplano, pois: “é um terminal aberto de integração, com embarque e desembarque de passageiros realizados nas calçadas” em que o “controle das transferências é realizado visualmente por fiscais das empresas” (SEMOB, 2014b).

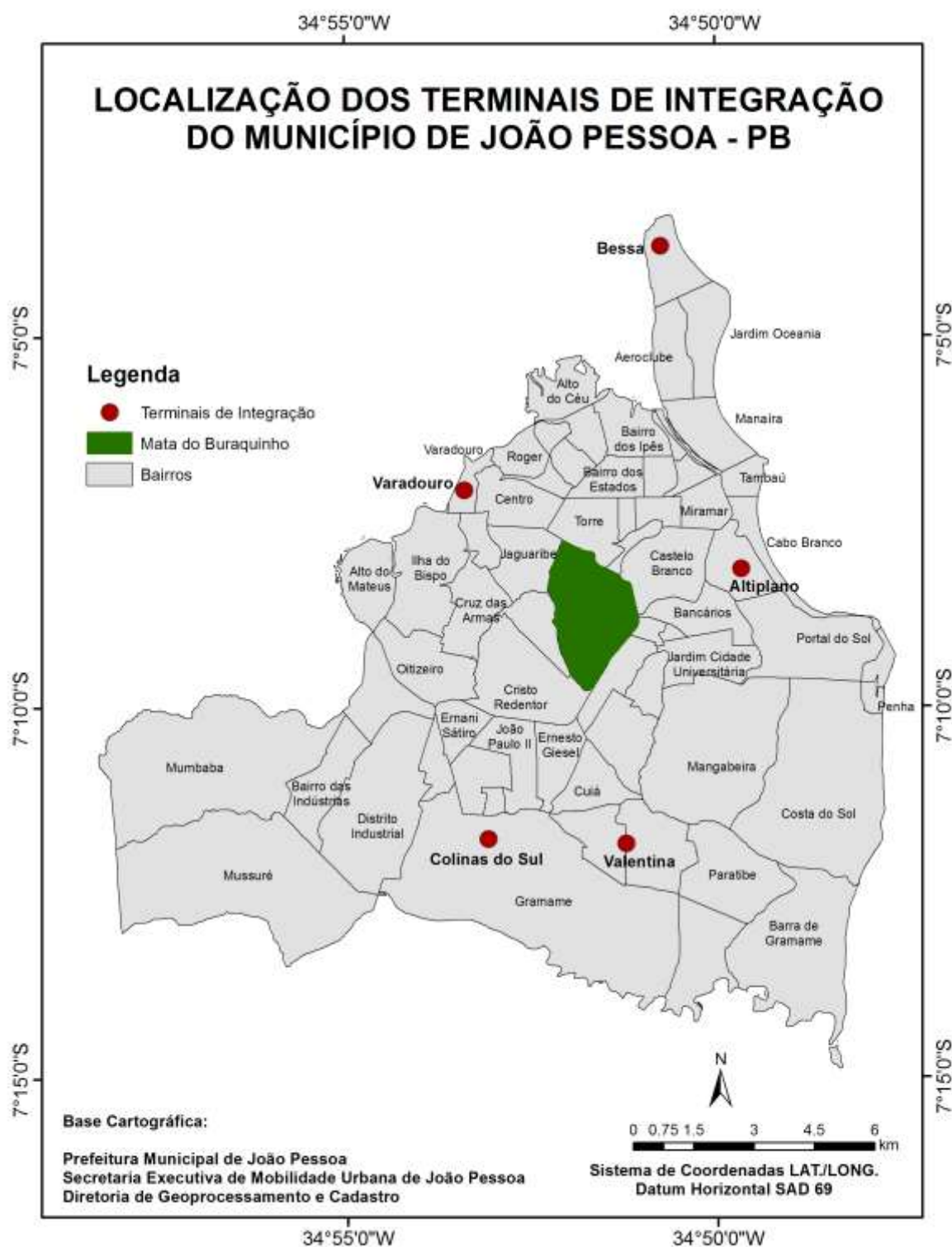
Foto 3 – Terminal do Integração do Varadouro¹³



Fonte: PASSE LEGAL, 2014b

¹³ Esta foto não corresponde ao ano de 2014, visto que as condições estão muito boas do terminal de integração. É provável que a foto seja do ano de 2005/2006.

Mapa 6 – Localização dos terminais de integração no município de João Pessoa-PB



Elaboração: José Carlos Dantas, 2014

1.5 O sistema de bilhetagem eletrônica

O sistema de bilhetagem eletrônica na cidade de João Pessoa funciona desde o ano de 2008. A bilhetagem eletrônica faz com que o usuário do transporte coletivo deposite suas passagens de ônibus em um cartão eletrônico que faz a contagem em dinheiro. Cada vez que o passageiro de ônibus utiliza o cartão eletrônico, a quantidade de dinheiro diminui correspondente ao preço da passagem. Este sistema foi implantado sob o discurso das empresas de ônibus e da Prefeitura Municipal de João Pessoa, que sugeriam tratar-se de um modelo “prático e eficiente” de se pagar passagem nos ônibus. Veja citação a esse respeito no site oficial do sistema:

A ideia de trazer o serviço para a capital paraibana surgiu como a oportunidade de substituir os convencionais Vale Transporte e Passe Estudantil tradicionais, impressos em papel, por um cartão eletrônico, no qual seria possível guardar todas as informações de seu usuário. A consequência disso? Uma verdadeira mudança e melhoria na vida de nossos usuários. Além da facilidade e segurança, em casos de perda, roubo ou extravio do cartão, com o novo sistema, é possível tanto bloquear o cartão quanto resgatar os créditos remanescentes, algo impossível de fazer com as antigas senhas de papel (PASSE LEGAL, 2014).

Atualmente, existem diversos cartões eletrônicos, cada um com modalidades diferenciadas de pagamento no sistema de ônibus. Os cartões eletrônicos são denominados “Passe Legal” e existem na modalidade *Estudante* (Figura 8) que tem o benefício da meia-passagem, *Vale Transporte* (Figura 9) que tem o benefício do Vale Transporte garantido em lei¹⁴ para o trabalhador e a modalidade *Cartão Cidadão* (Figura 10) que são para os usuários que não estão encaixados em nenhum dos modelos anteriores, ou seja, sem nenhum dos benefícios citados anteriormente (página 48).

¹⁴ Lei nº 7619/87, o salário do trabalhador é descontado em 6% e este recebe passagens de ônibus para o seu deslocamento diário ao trabalho (JUS.BRASIL, 2014)

Figura 8 - Cartão Estudante



Fonte: Passe Legal, 2014

Figura 9 - Vale Transporte



Fonte: Passe Legal, 2014

Figura 10 - Cartão Cidadão



Fonte: Passe Legal, 2014

1.5.1 Mas afinal, quais foram os reais motivos para a adoção do sistema eletrônico?

Antes mesmo do cartão eletrônico, o sistema de meia-passagem e vale transporte funcionava com o bilhete de papel (Figura 11). Neste sistema, o bilhete de papel, que garantia o benefício, podia ser facilmente transferível. O controle da utilização da meia-passagem e do vale transporte era difícil para os empresários, já que o cobrador se preocupava apenas em checar o número de pagantes da catraca com o número de passagens de papel recebidas.

Figura 11 – Imagem do passe estudantil utilizado de Maio até Junho 2001



Digitalização: Kristofer Oliveira

Fonte: Ônibus Paraibanos, 2014

O passe de papel funcionava até como uma moeda de troca nas ruas de João Pessoa. Os ambulantes vendiam esses passes de papel cobrando cerca de 10 a 20 centavos mais caro do que o preço da passagem, o que facilitava ainda mais o uso da meia passagem por quem não era estudante. Também existiam pessoas que ficavam nos postos de recarga querendo comprar talões para a revenda¹⁵

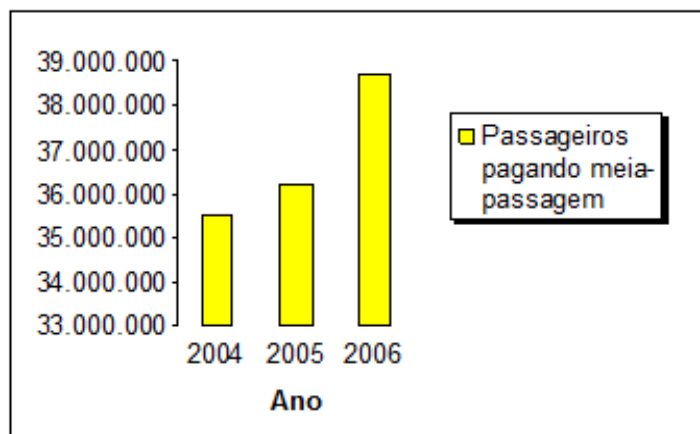
Os aumentos das passagens ao longo dos anos incentivava cada vez mais o uso da meia passagem por quem não era estudante. O ano de 2006 teve como média anual 41% de estudantes no total de passageiros transportados. Esta enorme quantidade de estudantes ocorreu, porque os usuários do transporte coletivo, para economizar na passagem, utilizavam o passe estudantil de papel. A cada ano que se passava a quantidade de usuários com meia-passagem só aumentava e o de inteira diminuía (Gráfico 7 e 8, página 50).

Para contornar essa situação, os empresários do transporte, seguindo o exemplo de várias outras capitais do país, implementaram o cartão de bilhetagem eletrônica. Desta maneira, barraram a utilização da meia passagem para os usuários não estudantes.

¹⁵ Informação Pessoal.

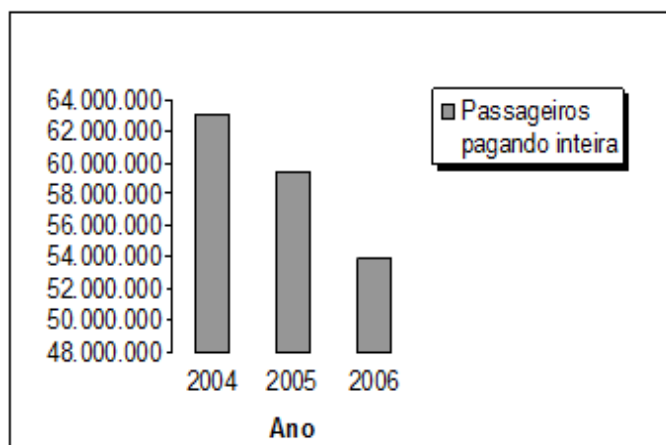
Atualmente, a quantidade de pessoa que utilizam a meia-entrada se encontra na faixa dos 23%, bem abaixo dos 41% do ano de 2006 (SEMOB, 2014c).

Gráfico 7 – Total anual de passageiros pagantes de meia-passagem em João Pessoa de 2004 a 2006



Fonte: DCE-UFPB (2009)

Gráfico 8 - Total de Passageiros que pagaram passagem inteira em João Pessoa – 2004 a 2006



Fonte: DCE UFPB (2009)

Em uma publicação da Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbano – NTU *apud* DCE-UFPB (2009), declara a importância da implementação do cartão eletrônico:

o controle do acesso ao estudante é uma das principais vantagens da bilhetagem. Os resultados alcançados em termos de controle do acesso de estudantes foram muito bons (...) (p.07)

No Quadro 1 a seguir demonstra como houve redução na quantidade de estudantes, a partir da implementação do sistema de bilhetagem eletrônica em várias cidades brasileiras. Observe que João Pessoa teve a maior redução dos exemplos apresentados.

Quadro 1 - Impactos da implementação da bilhetagem eletrônica em algumas cidades do Brasil.

Município	Incidência de estudantes antes da bilhetagem*(%)	Incidência de estudantes depois da bilhetagem*(%)
Santos	20	12
Guarulhos	18	11
Maceió	30	25
Recife	30	17
João Pessoa	41	23

* Relação entre estudantes com direito a desconto e passageiros pagantes da passagem integral

Fonte: DCE-UFPB (2009) e SEMOB (2014c)

Elaboração: Enver José, 2014

Uma das reivindicações que os movimentos sociais fizeram na época foi a redução imediata do preço da passagem, pois com a redução na quantidade de estudantes, também deveria ocorrer uma redução no preço da tarifa de ônibus (DCE-UFPB, 2009).

Para esta argumentação da redução da passagem de ônibus, o DCE-UFPB gestão “Levante e lute” embasava-se nos próprios argumentos dos empresários do sistema de transporte coletivo.

Ao criticar as mobilizações que reivindicavam o Passe Livre, os empresários questionavam sobre os abatimentos:

Os estudantes e a sociedade precisam saber também que o ônus do abatimento de 50% recai sobre os passageiros pagantes que arcam com esse custo, porque não há subsídio governamental que banque. *Portanto, para resumir, quanto mais passe livre e abatimentos, mais cara ficará a tarifa para a grande maioria da população* (PASSE LEGAL apud DCE-UFPB, 2009).

Se os empresários argumentam que “quanto mais passe livre e abatimentos, mais cara ficará a tarifa para a grande maioria da população”, a lógica inversa seria “quanto menos abatimentos, mais barata fica a tarifa”, porém a passagem de ônibus não foi reduzida na época.

1.6 Integração Temporal

O integração temporal é um sistema eletrônico que propicia ao usuário, através do “Passe Legal”, utilizar outro ônibus gratuitamente. Ele funciona desde 2011 em João Pessoa e foi possível com o advento do cartão eletrônico de bilhetagem.

Para ocorrer integração entre as duas linhas de ônibus, elas não podem partir do mesmo terminal e não podem ser circulares. O tempo para realizar a integração temporal é o tempo de uma volta completa da primeira linha de ônibus utilizada mais 30 minutos. (MOBILIDADEJP, 2014). Ou seja, se a primeira linha que o usuário utilizou tem 1h no seu percurso completo, o intervalo entre o primeiro e segundo ônibus que o usuário entrar, terá que ser abaixo de 1h e 30 minutos.

Entretanto, o sistema de integração temporal possui problemas. Alguns usuários reclamam que o serviço não funciona em algumas linhas de ônibus. Como relatada pela usuária Carla Pereira sobre a linha I009 Nova Mangabeira:

Tudo mentira, isso é um descaso com o consumidor. Esta linha está um problema! O ônibus atrasa uma hora e, quando a gente vai pegar outro, a integração não funciona. Isso é uma bagunça! Tem mais: quando a gente entra em contato com os órgãos competentes, eles não sabem informar e deixam a gente com mais dúvida (ÔNIBUS PARAÍBA, 2013).

A usuária do transporte coletivo também discorre sobre a falta de informação do sistema de integração temporal quando questiona os órgãos competentes. Um dado deflagra essa questão é que, no próprio site da Prefeitura Municipal de João Pessoa, por exemplo, foi constatado que não há nenhuma página dedicada a explicar o sistema de integração temporal.

1.7 AETC-JP e os Postos de Recarga

A Associação das Empresas de Transporte Coletivo de João Pessoa (AETC-JP) é a Associação empresarial responsável pelo atendimento dos usuários do transporte coletivo de João Pessoa. A AETC funciona por meio de diversos postos de recarga no município para realizar a recarga dos cartões de bilhetagem eletrônica.

A política de instalação de diversos postos de recarga na cidade faz parte da estratégia dos empresários de ônibus para reduzir a quantidade de dinheiro circulando nos ônibus, por conta dos muitos assaltos no transporte coletivo.

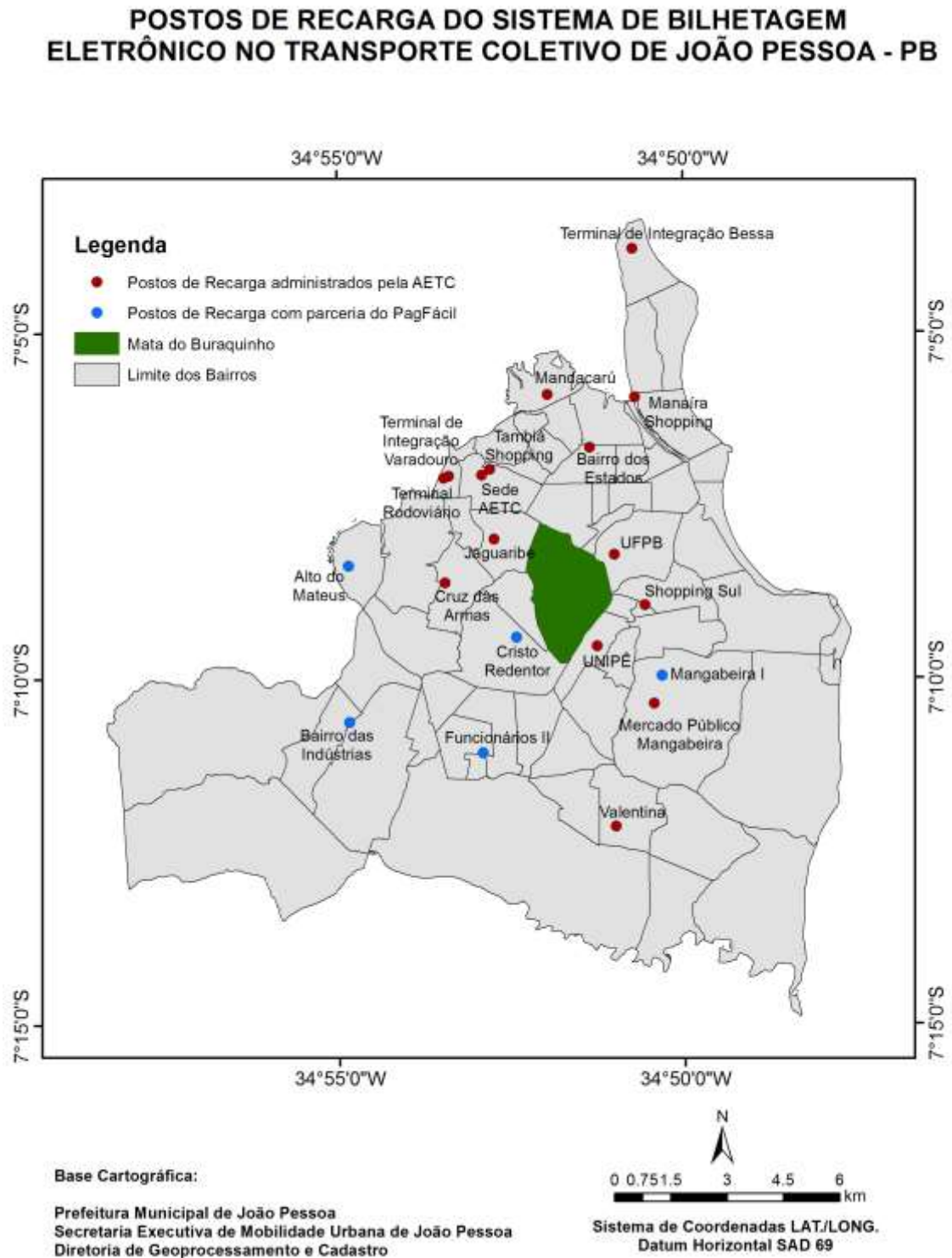
A partir do momento em que se aumenta a quantidade de usuários com cartão de bilhetagem eletrônica, reduz-se a quantidade de pessoas utilizando com dinheiro nos ônibus.

Outra medida utilizada pelas empresas de ônibus foi obrigar a utilização de um cartão eletrônico para os usuários terem acesso ao Terminal de Integração do Varadouro. Atualmente, com dinheiro, o usuário só entra se antes mesmo comprar um cartão de uso único no guichê ou utilizar o cartão eletrônico. Esta medida incentiva, por parte da obrigatoriedade, o usuário a adquirir um cartão eletrônico. Em março de 2014, no início de sua implementação, este cartão de uso único não existia. O usuário de ônibus tinha acesso ao terminal apenas com o bilhete eletrônico Passe Legal. Por conta disso, vários trabalhadores contratados pela AETC ficaram realizando cadastros na entrada do Terminal do Varadouro¹⁶.

Os 18 (dezoito) postos de recarga (Mapa 7, página 54), assim como a implementação do sistema de recarga online e a obrigatoriedade de uso do cartão eletrônico, caracterizam-se como estratégias utilizadas pelas empresas de ônibus para incentivar o uso do sistema eletrônico, diminuindo o prejuízo ocasionado com os assaltos em João Pessoa. Só no ano de 2013 foram realizados 206 assaltos aos ônibus (PORTALCORREIO, 2014).

¹⁶ Informação Pessoal.

Mapa 7 – Postos de recarga do sistema de bilhetagem eletrônica no transporte coletivo de João Pessoa -PB



Elaboração: José Carlos Dantas, 2014.

1.8 Distribuição espacial das linhas de ônibus

A consequência da lógica de percurso dos bairros para os locais de trabalho (onde se encontra principalmente os “centros de cidade”)¹⁷ é a separação nítida na cidade entre os locais de trabalho e locais de moradia. Isto ocasiona a existência de meios de transporte para garantir a concretização dos centros de trabalho.

Isto nos faz pensar que a cidade funciona como uma espécie de fábrica, pois concentra um elevado número de trabalhadores em determinados pontos da cidade, organizando a produção e a comercialização de mercadorias e serviços na mesma (FERRARI, 2012).

Diante deste quadro, a estrutura urbana que foi construída historicamente tem uma espacialização voltada para as necessidades de concretização do trabalho. O motivo de viagem “trabalho” é o maior em João Pessoa, assim como nas demais cidades do país, em que o fator trabalho é o predominante em relação a outros motivos de deslocamentos como saúde e educação (SALES, 2009).

Isso leva, na cidade de João Pessoa, a termos as linhas de ônibus voltadas para principalmente o Centro da Cidade e a Avenida Epitácio Pessoa. Existe uma centralidade espacial na cidade, através do fluxo populacional para o Centro da Cidade, resultante da concentração econômica de serviços e comércio no município. Vale assinalar Mangabeira (ao sul de João Pessoa, no Mapa 8), é considerado um subcentro¹⁸.

A partir do momento em que observamos como os itinerários do transporte coletivo se organizam em João Pessoa, percebemos a relação entre o trabalho e o transporte. Das 88 linhas de ônibus, apenas 9 linhas não fazem o trajeto bairro-centro/Av. Epitácio (SEMOB, 2013)¹⁹. Mesmo nas exceções das linhas de ônibus que não fazem o percurso pelo Centro/Av.

¹⁷ As pessoas na cidade dependem cada vez mais do transporte para se deslocar, as distâncias são longas e geralmente o trabalho é exercido em lugares distantes de sua residência.

¹⁸ “Os subcentros, pequenos ou grandes, dotados de estabelecimentos comerciais e de serviços, começam a formar-se para atender às necessidades imediatas da população do seu entorno, ou seja, das áreas residenciais próximas. Mendes e Grzegorzczuk (2003, p.110) enfatizam que o surgimento dos subcentros é uma característica tanto de cidades grandes quanto daquelas de porte médio, eles constituem-se em função da dinâmica intra-urbana das cidades. Afirmam que os subcentros ‘(...)podem originar-se dentro das cidades, como resposta à expansão territorial e ao adensamento populacional em determinadas áreas. Esse tipo de subcentro surge tanto nas cidades grandes como nas de médio porte’” (FRANÇA, 2010, p.5).

¹⁹ Nesta contagem está inclusa as 6 linhas chamadas “linhas Integração” (I002, I007, I008, entre outras) que fazem percursos entre o bairros, sendo 4 pagas e 2 gratuitas. Essa estratégia da Prefeitura Municipal, juntamente com as empresas de ônibus, existe como solução economicamente lucrativa para as empresas, já que o custo de uma linha radial (bairro-centro) é muito mais onerosa. Observando que existe uma baixa densidade demográfica nas áreas periféricas da cidade e, conseqüentemente, uma possibilidade menor de lucro, os empresários acabam se utilizando dos Terminais de Integração (não confundir com as linhas Integração) e Integração Temporal (integração por cartão eletrônico) para manter a taxa de lucro e oferecer serviço aos usuários, fazendo com que os mesmos esperem por 2 ônibus para conseguir se deslocar ao Centro da Cidade de João Pessoa-PB.

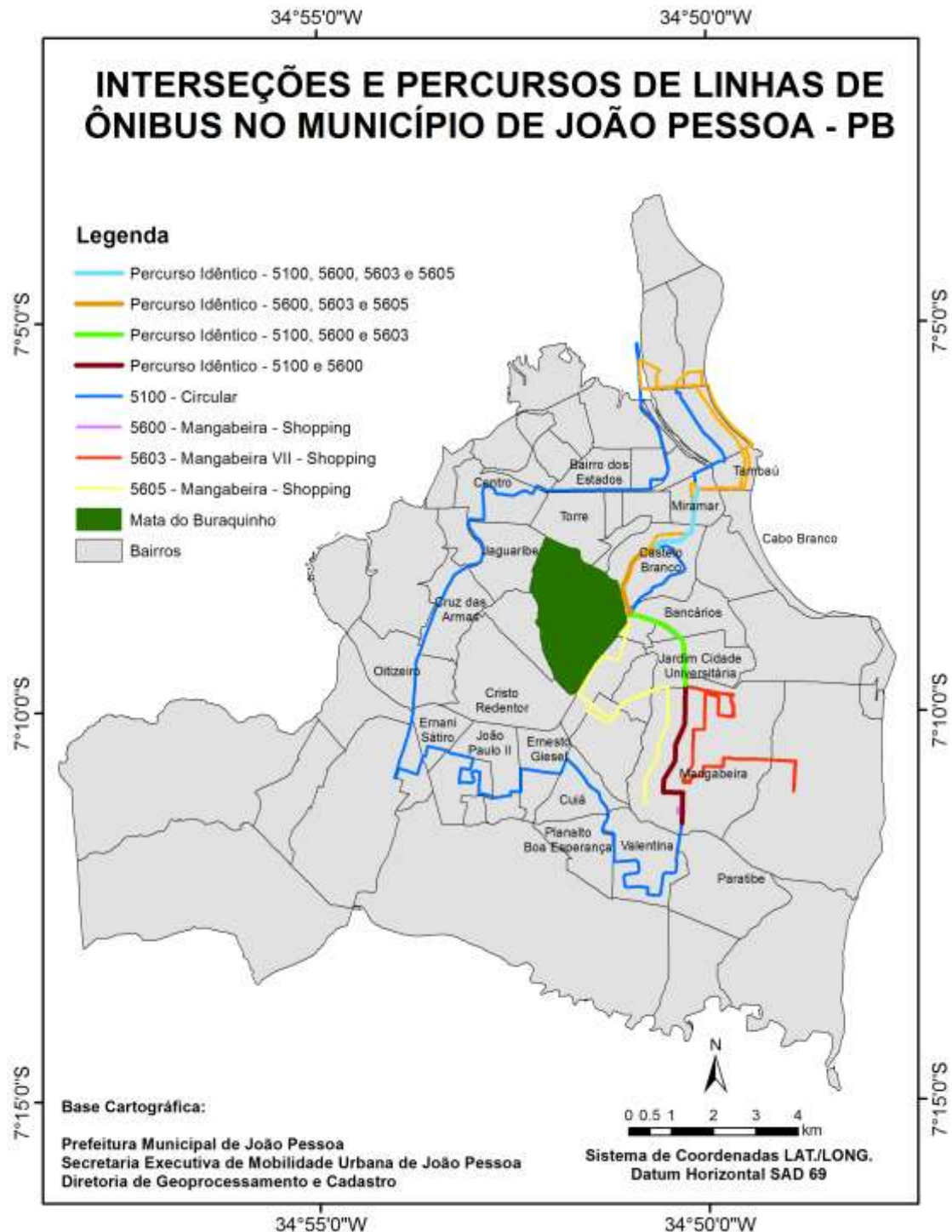
Epitácio, estas são atraídas, ainda sim, pelo motivo trabalho, como é o caso das linhas 5600, 5603 e 5605²⁰ que fazem o trajeto de Mangabeira (bairro mais populoso da cidade de João Pessoa)²¹ para o Shopping Manaíra (localizado no bairro Manaíra) (Mapa 8, página 57).

Este tipo de estruturação da cidade, com o lugar de trabalho cada vez mais distante do local de moradia, tem somado ao gerenciamento dos transportes coletivos sob o prisma da lucratividade, consequências iníquas para os usuários: tarifas caras nos ônibus, uma quantidade menor de ônibus nas regiões periféricas da cidade, maior tempo de espera na parada de ônibus e maior tempo de deslocamento do local de origem-destino dos passageiros.

²⁰ É importante destacar que estas linhas de ônibus só fazem o cruzamento por toda a Epitácio, realizando o cruzamento na avenida, pois é a via de acesso às praias Praia;

²¹ Mangabeira tem 76 mil habitantes (JORNAL DA PARAÍBA, 2014).

Mapa 8 – Interseções e percursos de linhas de ônibus no município de João Pessoa-PB com as linhas 5600, 5603, 5605, 5100



Elaboração: José Carlos Dantas, 2014

As regiões periféricas ao sul de João Pessoa são as mais prejudicadas em relação ao transporte coletivo. Como a cidade está crescendo para esta região e por ela estar localizada às “margens” da urbanização existente (na “borda” da cidade), o Índice de Pessoas por Quilômetro (IPK) é menor, pois a densidade populacional nessa região é mais reduzida, visto que o processo de ocupação do solo urbano está se realizando. Os empresários colocam desta forma, poucos ônibus nesta localidade, aumentando consequentemente o tempo de espera para os usuários chegarem aos seus destinos.

Em pesquisa de campo nos bairros da periferia de João Pessoa²², as senhoras Marli Ramos de Santos, 46 anos, moradora de Paratibe; e Lourdes Mota, 35 anos, moradora da comunidade Mussumago, ao serem questionadas sobre o tempo de espera na parada de ônibus responderam:

Aí eu já passei mais de 70 minutos, 1h e 20 e depende dos dias cada dia, né? Cada dia é um horário diferente. Em Mangabeira mesmo pra chegar aqui, já tem passado 1h e 15 minutos, pra pegar circular e chegar aqui. Aí aqui é outro tempo (na integração), mais 40 minutos, 50... e todos os dias são assim. Não é um dia só não, são todos os dias. Ontem mesmo eu cheguei aqui era 1 hora, saí daqui de 2h40, passei quase 2 horas aqui esperando o ônibus. [...] Aí mudou essa integração, disse que vai mudar, vai ficar melhor... e até agora não estou vendo nada de melhor. Nada, nada de melhora. Você vê olha... cheguei aqui faltava 15 minutos para as 2h, já é o que? 2h20. Quer dizer, faz o que? 35 minutos já que estou aqui esperando o ônibus.

Em outras localidades da cidade, o fluxo do transporte coletivo é maior, pois é favorecido pela necessidade das linhas de ônibus dos bairros circunvizinhos terem seu trajeto com passagem obrigatória no bairro para chegar aos locais de maior demanda. Os bairros que terão um maior número de ônibus circulando serão aqueles que estiverem localizados em bairros mais próximos das áreas centrais. Os ônibus circulam em uma espécie de rede para os locais centrais de trabalho, como apresentado na Mapa 9 (página 60), sendo perceptível que os ônibus das regiões periféricas têm a obrigação de passar por bairros mais próximos das regiões de maior demanda.

Exemplo deste desencadeamento das bordas ao centro são os bairros de Valentina, Mangabeira, Bancários e Torre. Ao analisar as linhas de ônibus para o Centro da Cidade, é possível perceber que os bairros mais próximos do Centro, como Bancários e Torre, são os mais beneficiados. Porém, apesar da existência desta rede favorecer os mais próximos ao Centro, este fator não é o determinante, mas sim o fator lucro, regido, sobretudo, pela

²² Aula de campo realizada para artigo da disciplina de Geografia Urbana em 2009 na Universidade Federal da Paraíba (UFPB) no curso de graduação em Geografia.

quantidade de passageiros transportada se pela distância entre o local de partida e destino dos ônibus.

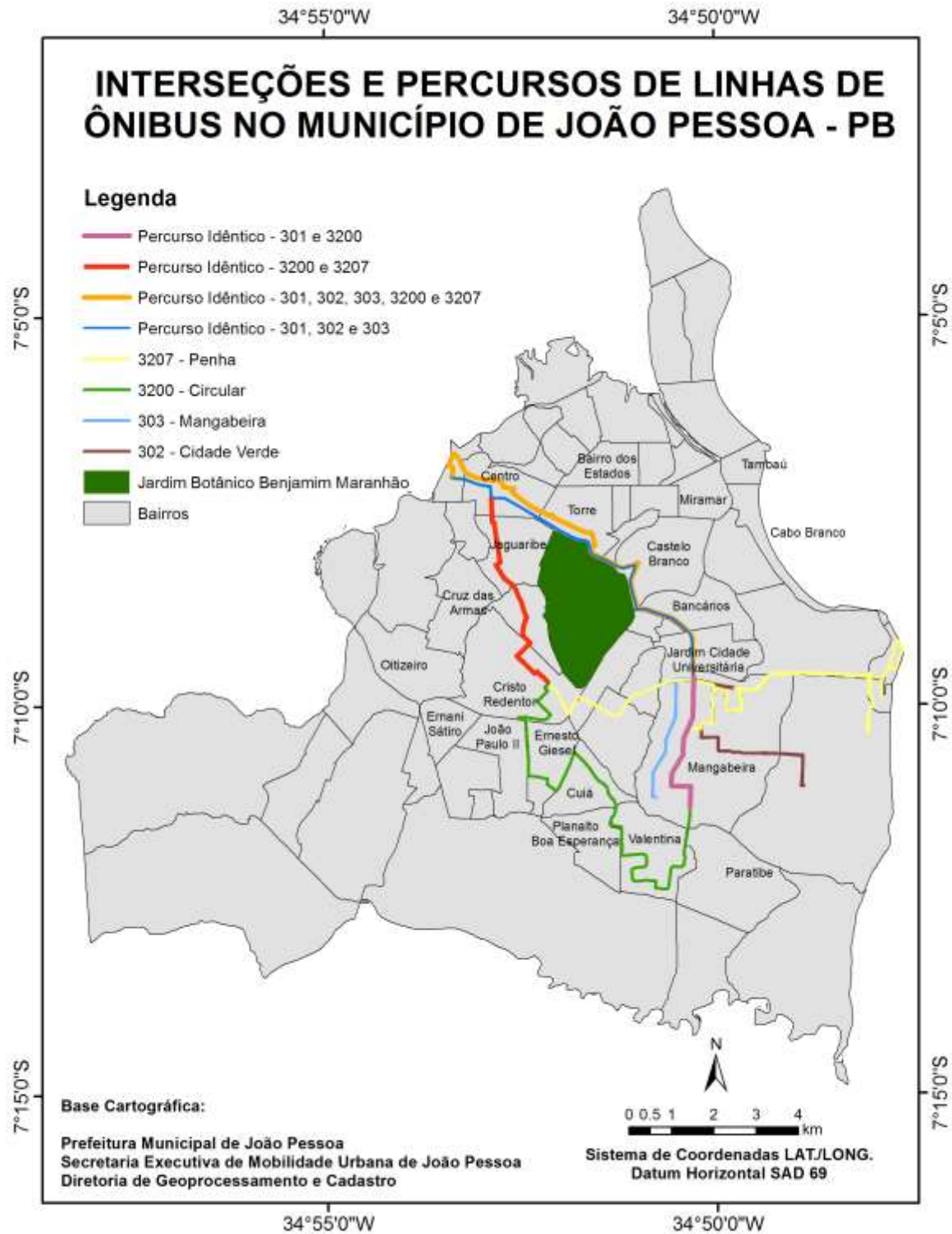
Nos bairros do Valentina, Mangabeira, Bancários e Torre, como é possível observar no Mapa 9 (página 60) que, pelo fato das linhas de ônibus passarem obrigatoriamente pelas vias localizadas neste bairro, acabam gerando uma demanda nos bairros que ficam mais próximos ao Centro. Os ônibus que saem do Valentina (3200) aumenta a disposição dos ônibus em Mangabeira. Os ônibus de Mangabeira (301, 302, 303) e Penha (3207) aumentam nos Bancários e Torre. As áreas mais centrais acabam recebendo mais ônibus, por causa da rede radial que o transporte coletivo se constitui em João Pessoa.

Apesar dos bairros mais próximo do Centro receberem uma quantidade maior de ônibus, isso não significa afirmar que no mesmo bairro a frequência dos ônibus são homogêneas. Apenas nas regiões dos bairros com as avenidas mais movimentadas, que são as que possuem um trajeto mais curto para os destinos de maior frequência, como o Centro da Cidade e a Av. Epitácio Pessoa, são os lugares mais beneficiados pela frequência do transporte.

Mangabeira VII e IV, por exemplo, onde os ônibus 302 e 303 tem sua origem, são lugares que não recebem ônibus oriundos do bairro do Valentina, pois estes bairros não se localizam na avenida principal de Mangabeira I (Mapa 10 página 61). O mesmo ocorre em outros locais distantes do corredor principal, como nos Bancários em que as linhas de Mangabeira e Valentina não passam pela região, existindo linhas oriundas do próprio bairro dos Bancários como o 3510 (em direção ao centro da cidade) e 5310 (em direção à Av. Epitácio Pessoa). Como estas regiões não possuem itinerários do transporte de outros bairros, a Prefeitura Municipal, juntamente com as empresas de transporte coletivo, criaram estas linhas de ônibus oriundas do próprio bairro com o intuito de tentar suprir a demanda destes destas localidades. Porém, como o IPK nestas regiões é mais baixo, ou seja, como essas áreas são menos lucrativas, a frequência do transporte coletivo acaba sendo menor.

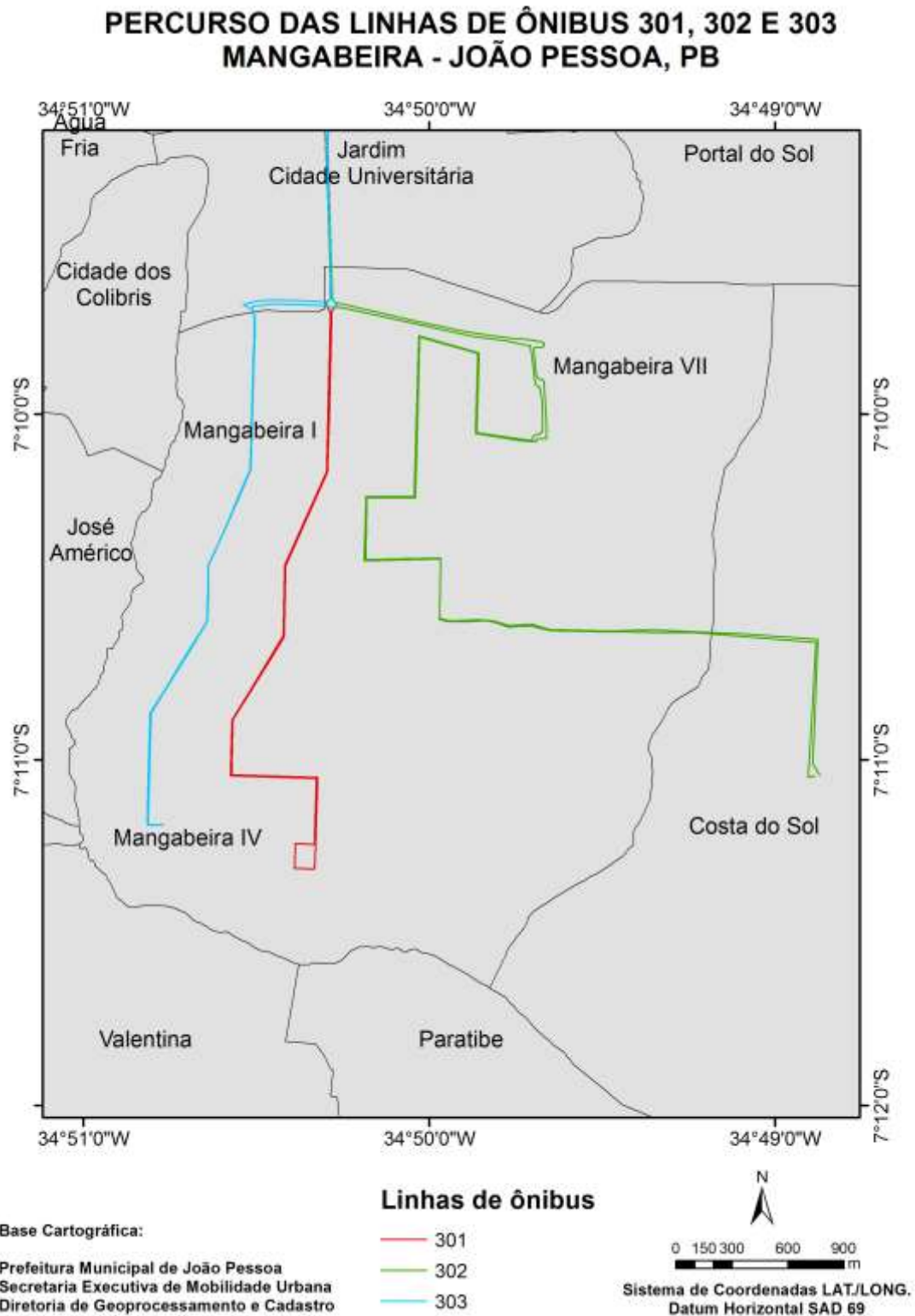
Agravando a este problema, o tempo de percurso do transporte coletivo de João Pessoa tem elevado principalmente nas regiões mais periféricas da cidade, visto que o tamanho da cidade aumentou com o passar dos anos, assim como o número de automóveis (que são os responsáveis pelos engarrafamentos). O usuário do transporte coletivo perde tempo fora do ônibus, esperando-o na parada, e dentro dele, muitas vezes em ônibus superlotados.

Mapa 9 – Interseções e percursos de linhas de ônibus no município de João Pessoa-PB com as linhas 301, 302, 303, 3200, 3207



Elaboração: José Carlos Dantas, 2014

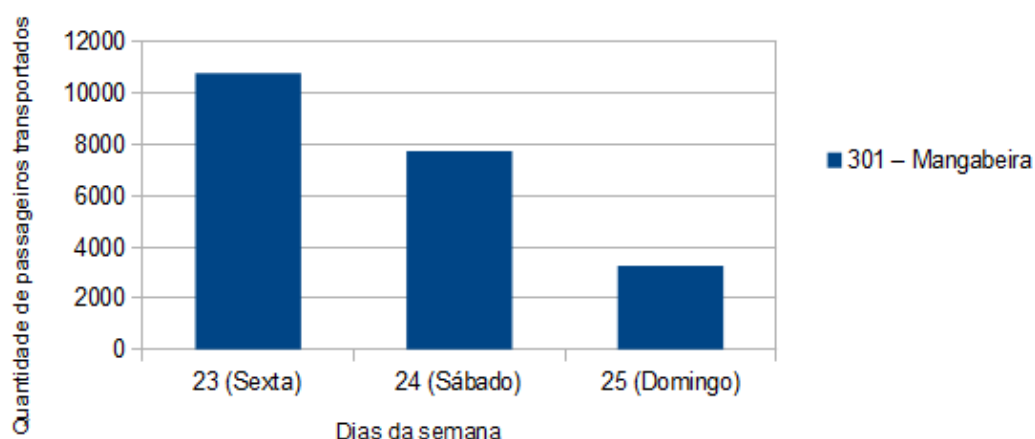
Mapa 10 – Percurso das linhas de ônibus 301, 302 e 303 Mangabeira – João Pessoa, PB



Elaboração: José Carlos Dantas, 2014

Apesar de o transporte ser uma necessidade voltada para o trabalho, o que faz com que o mesmo seja bastante utilizado nos dias e horários para tal tarefa, o mesmo funciona em horários não massivos²³ para o trabalho, como no sábado de tarde/noite e no domingo. O Gráfico 9 demonstra como ônibus é utilizado de forma preponderante nos dias de semana, tendo a linha 301 como exemplo:

Gráfico 9 - Quantidade de Passageiros transportados na linha 301 em Novembro de 2012 – João Pessoa/PB



Fonte: SEMOB, 2014b

Elaboração: Enver José, 2014

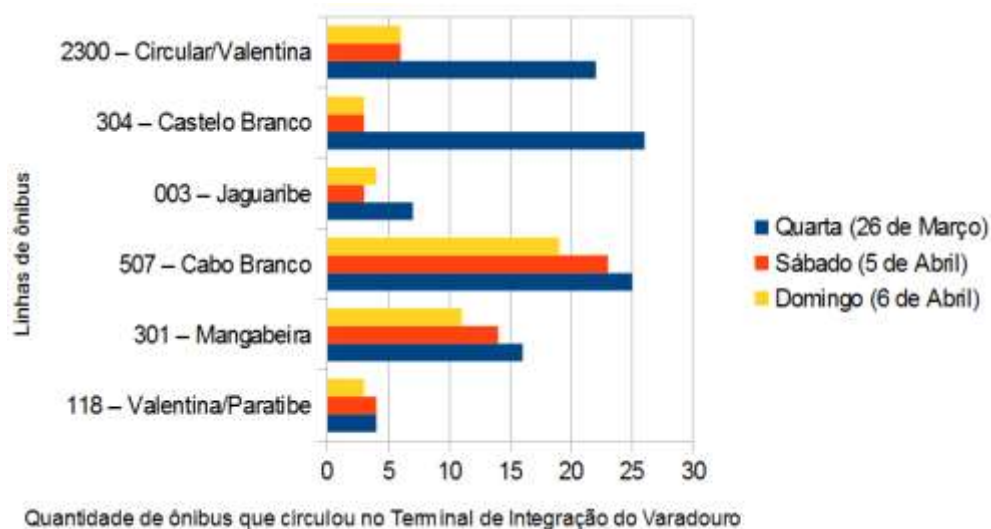
Verifica-se a redução drástica no final de semana na quantidade de passageiros transportados, principalmente em relação ao domingo. De sexta para sábado ocorreu uma redução de 28,1%; de sábado para domingo uma redução de 58%. Se compararmos sexta com domingo, este último dia deslocou 69,8% passageiros a menos em Novembro de 2012.

Estes números comprovam o quanto transporte coletivo é pouco utilizado para atividades de lazer em comparação com as atividades relacionadas ao trabalho, pois a discrepância em números é de cerca de 70% de diferença, evidenciando que o transporte coletivo e trabalho “andam” juntos.

No Gráfico 10 apresenta a frequência da quantidade de ônibus circulando em várias linhas da cidade de João Pessoa. Todas as linhas de ônibus têm uma frequência menor, por conta da redução da frota nos finais de semana. Nas linhas de ônibus existe uma diferenciação na quantidade reduzida, por exemplo, as linhas 2300/Circular e 304/Castelo Branco tem reduções acima de 70%.

²³ Massivos para o trabalho, pois é nos dias de semana que existe uma quantidade maior pessoas trabalhando. Massivos, pois existe trabalho todo dia.

Gráfico 10 – Linhas de ônibus e quantidade de ônibus que circularam no Terminal de Integração do Varadouro - João Pessoa/PB



Fonte: Pesquisa de Campo em Março, 2014

Elaboração: Enver José, 2014

A situação consegue ser ainda pior no domingo em algumas linhas de ônibus como é o caso do 118/Paratibe, que já possui uma baixa frequência nos dias de semana e que é ainda mais reduzida no domingo.

Nos dias de semana, as pessoas também utilizam o transporte para fazer compras, ir para igreja e também passear, mas o motivo trabalho é o principal verificado em entrevistas que realizamos no Terminal Integração Rodoviário²⁴. Entretanto, na linha 304, por exemplo, o motivo estudo, é bem possível que seja um dos mais relevantes, pois é uma linha de ônibus que tem um percurso para a Universidade Federal da Paraíba (UFPB), nos em finais de semana assim, sendo drasticamente reduzida.

Como a quantidade de pessoas é menor nos finais de semana, as empresas acabam reduzindo a frota de ônibus. A lógica da lucratividade permeia todo o sistema de transporte coletivo, não só em finais de semana como nos períodos noturnos. A partir das 20h os ônibus têm sua frota reduzida²⁵ e apenas 11 linhas circulam na cidade, no qual trafegam a partir das 00h 30min até às 5h 30min da manhã.

Desta forma, percebe-se que a frequência nos percursos é orientada sob a lógica do lucro, fazendo com que os passageiros de ônibus esperem um tempo ainda maior nos finais de semana e nos períodos noturnos. Como incentivar o uso para o lazer se o sistema de transporte

²⁴ Pesquisa realizada no mês de março de 2014.

²⁵ Em entrevista com fiscais da SEMOB em março de 2014.

coletivo piora nos finais de semana? Uma das entrevistadas chamada Maria²⁶, discorreu sobre a utilização do sistema de transporte coletivo “às vezes não dá nem vontade de sair nos finais de semana, porque a pessoa pra ficar se estressando em parada de ônibus, é melhor ficar em casa”.

Desta forma, dependendo do percurso do itinerário do ônibus, diferenças no tempo de espera do usuário do transporte coletivo existirão. A quantidade de ônibus circulando nos bairros dependerá do quanto é ou não lucrativa determinadas linhas de ônibus para os empresários.

Na pesquisa de campo no Terminal de Integração do Varadouro²⁷, por meio da coleta da frequência das linhas de ônibus, foi constatado a diferenciação nos itinerários, havendo ônibus com intervalos de frequência menor do que 10 minutos e outras linhas que possuem intervalos com mais de 1 hora.

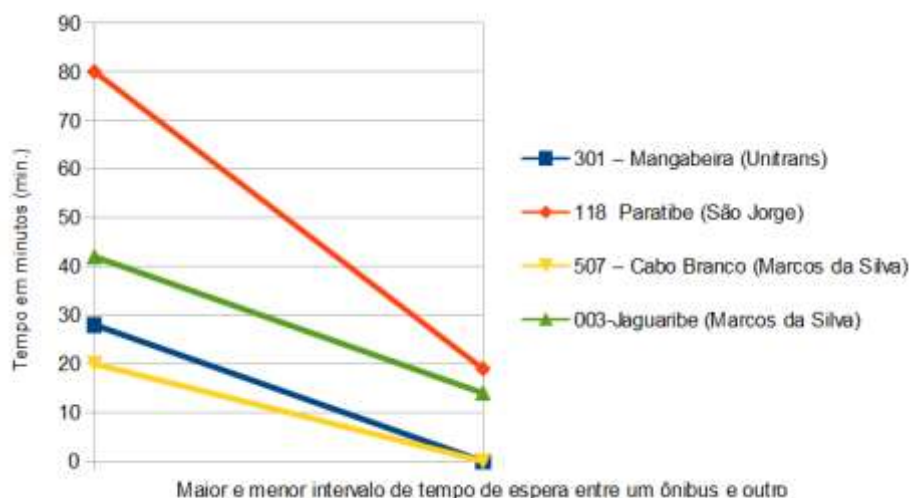
O Gráfico 11 (página 65) apresenta o maior e o menor tempo de espera em que os usuários de ônibus do 301, 118, 507 e 003 se submetem. O maior tempo de espera do 118/Paratibe chegou a 80 minutos e o menor 20 minutos. Enquanto as linhas 507 e 301 tiveram 0 minutos de espera, porque em muitos momentos 2 ônibus chegavam simultaneamente. Essa simultaneidade dos ônibus chegando ao Terminal da Integração do Varadouro é oriunda do engarrafamento do trânsito em João Pessoa²⁸.

²⁶ Nome fictício da entrevistada. Entrevista realizada em Março de 2014.

²⁷ Realizada no mês de março, metodologia de coleta da frequência dos ônibus consistiu em anotar as linhas de ônibus e os horários dos ônibus que entravam no Terminal Rodoviário de Integração;

²⁸ Fiscais da SEMOB no Integração explicaram os motivos dessa existência de vários ônibus chegando simultaneamente no Terminal de Integração do Varadouro.

Gráfico 11 – Maior e menor tempo de espera entre um ônibus e outro no Terminal de Integração Rodoviário em Março de 2013 – João Pessoa/PB



Fonte: Pesquisa de Campo em Março, 2014

Elaboração: Enver José, 2014

Além de o trânsito contribuir para a irregularidade da frequência do transporte coletivo, existem poucos ônibus circulando em várias linhas de ônibus. A linha 003-Jaguaribe, por exemplo, passou 7 vezes em um intervalo de tempo de 3 horas (das 14h às 17h). O 507-Cabo Branco, da mesma empresa de ônibus (Marcos da Silva), no mesmo intervalo, passou 25 vezes conforme apresenta a Gráfico 12.

Gráfico 12 – Quantidade de linhas de ônibus que frequentaram o Terminal de Integração Rodoviário em Março de 2013 das 14h às 17h – João Pessoa/PB



Elaboração: Enver José, 2014

A linha da praia Cabo Branco 507 teve um tempo médio de 7 minutos. No 118/Paratibe, da região periférica de João Pessoa, teve uma média de tempo que chegou a 53

minutos, fazendo com que os passageiros do transporte coletivo naquele dia esperassem 1h e 20 min pela linha de ônibus.

Estas diferenças se dão porque a quantidade de pessoas transportadas é bem maior na linha 507 - Cabo Branco do que na linha 003/Jaguaribe, como mostra no Quadro 2 , e nas demais. Ou seja, a linha de ônibus 507 - Cabo Branco é bem mais lucrativa do que a linha de ônibus 003/Jaguaribe e 118²⁹.

Quadro 2 - Passageiros transportados no mês de Março de 2013 em João Pessoa

Linha de ônibus	Passageiros transportados	Itinerário percorrido (Km)
003	33.385	14,0
301	268.924	26,3
507	249.606	26,4
118	131.886	48,8

Fonte: SEMOB, 2014b

Elaboração: Enver José, 2014

O tamanho do percurso, as condições das vias de ônibus (se é ou não asfaltada) interferem na própria quantidade de ônibus circulando, influenciando diretamente na disposição dos ônibus nas localidades. Os empresários do transporte ao calcular o valor da tarifa e sua margem de lucro, querem saber quantas pessoas por quilômetro irão entrar em seu ônibus e quanto será gasto com combustível e pneu em consequência das distâncias percorridas no itinerário.

O próprio Quadro 2 mostra que existe uma relação entre quantidade de passageiros transportados pelos quilômetros rodados. Quando comparamos a frequência das linhas de ônibus e observando que a linha 118 não desloca tantos passageiros como a linha 301 e 507, possuindo um percurso que chega a ser praticamente o dobro destas linhas, constata-se o caráter mercadológico do transporte coletivo. A quantidade de linhas de ônibus circulando na cidade depende de uma relação entre quilômetros rodados e passageiros transportados, inclusive existindo na planilha que se calcula o preço da passagem de ônibus, um índice que se chama Índice de Pessoa por Quilômetro (IPK).

A própria concorrência existente entre as empresas de ônibus de João Pessoa pode ser apontada como um fator que influencia decisivamente na quantidade de linhas do ônibus 507-

²⁹ Também deve se levar em consideração que a linha 507/Cabo Branco faz na praia, em que possui a população com maior renda média e na região turística da cidade.

Cabro Branco. A linha de ônibus 507 percorre a Av. Epitácio Pessoa (Mapa 11 e 12, página 68 e 69), que tem uma forte atração populacional, devido à disposição de empregos e serviços naquela região. Com a intenção de aumentar os seus lucros e sabendo da existência de várias linhas de ônibus do consórcio Unitrans na região da Av. Epitácio Pessoa, a Marcos da Silva, proprietária da linha 507, disponibiliza vários ônibus para esta localidade, pois muitas pessoas fazem o traslado da Epitácio em direção ao centro da cidade³⁰.

Este tipo de prática, de concorrência entre as linhas de ônibus de João Pessoa, é muito residual, ocorrendo entre as empresas de ônibus em algumas localidades que, para se chegar a determinados bairros, certas linhas impreterivelmente devem percorrer as mesmas vias de ônibus de outras empresas de transporte coletivo.

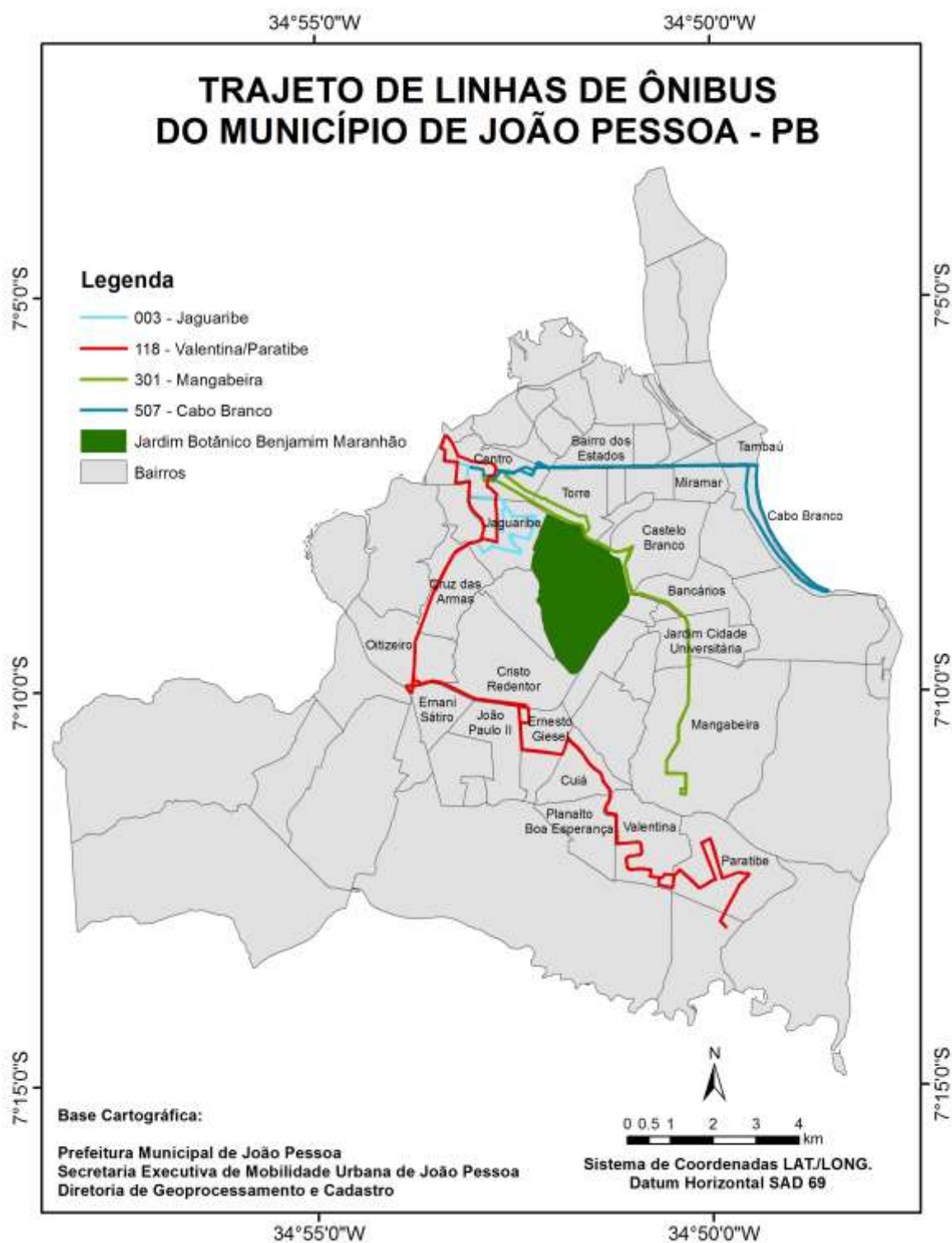
Essa lógica monopolizadora do sistema de linhas de ônibus é construída para a maximização do lucro, como já destacamos anteriormente, tendo a frota de ônibus circulando submetida a um “custo de operacionalização” vs. “arrecadação”. O custo operacional do transporte coletivo é calculado baseado na densidade populacional (quantidade de pessoas na região) e distância do local de origem e destino da linha de ônibus.

O índice IPK, utilizado na planilha de transporte coletivo, é calculado a partir da ideia de que, quanto maior este índice, mais lucrativo é a linha de ônibus. Portanto, quanto menor o índice, menor será sua lucratividade (FERIANCIC S., FERIANCIC G., VERRONI G., 2003). Desta forma, as linhas de ônibus são dispostas para as regiões em que o lucro é maior, pois a inexistência de lucro para os empresários de ônibus significa a não existência das linhas de transporte. Isso faz com que em João Pessoa exista uma disposição das linhas de ônibus voltada para regiões com maiores demandas, pois terão maior lucratividade.

Neste momento, depois de realizamos um perfil sobre o sistema de transporte coletivo de João Pessoa, é possível percebemos que existe uma íntima relação da distribuição espacial das linhas de ônibus com o preço da passagem. No próximo capítulo discutiremos sobre os outros problemas do transporte, como a superlotação, relacionando o mesmo com o valor da tarifa.

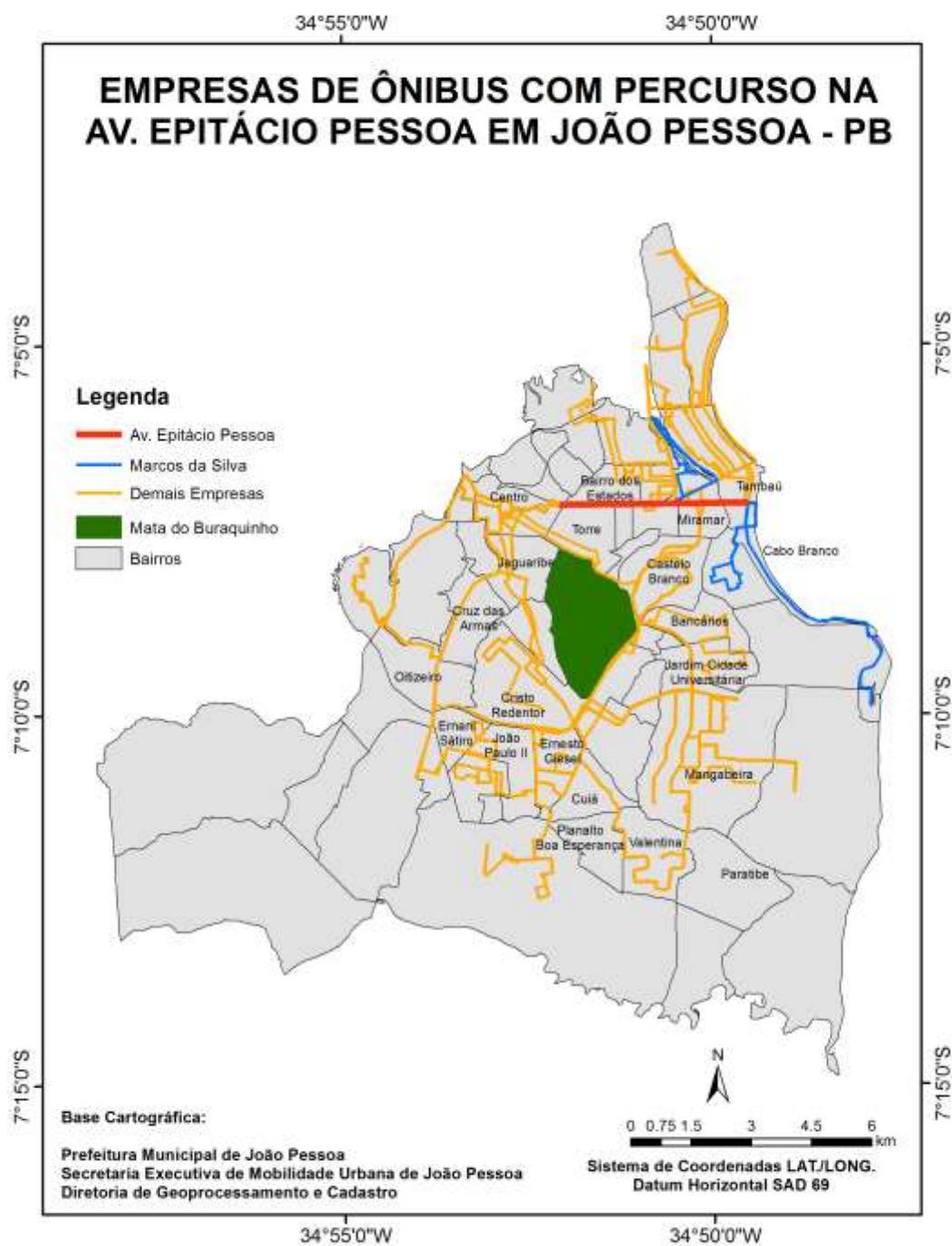
³⁰ Tivemos acesso a essa informação a partir de um depoimento de um dos trabalhadores da SEMOB em Março de 2014 no Terminal de Integração do Varadouro.

Mapa 11 – Trajeto de linhas de ônibus do município de João Pessoa -PB



Elaboração: José Carlos Dantas, 2014

Mapa 12 – Empresas de ônibus com percurso na Av. Epitácio Pessoa em João Pessoa- PB



Elaboração: José Carlos Dantas, 2014

CAPÍTULO 2 – O PREÇO DA PASSAGEM E A SUPERLOTAÇÃO NO SERVIÇO DE ÔNIBUS

Observamos no capítulo anterior como o transporte coletivo se estrutura em João Pessoa e como esta forma espacial radial interfere na ordenação do transporte coletivo. Porém, também observamos que a própria quantidade de ônibus disposta no sistema de ônibus influencia decisivamente na frequência das linhas.

Este capítulo tem o intuito de discutir sobre o preço da tarifa, a planilha tarifária, a superlotação e os resultados das pesquisas sobre a qualidade do sistema de transporte coletivo. Porque os problemas que estão relacionados à frequência dos ônibus tem ligação direta com a própria superlotação no sistema de transporte coletivo. O preço da passagem tem relação direta com os custos do transporte, que relaciona-se pelas distâncias percorridas na cidade. Não há como discutir um problema, sem relacionar à outro, pois como vimos anteriormente, a própria implementação da bilhetagem eletrônica foi uma estratégia utilizada para deslocar os passageiros pagantes da meia-passagem para a passagem inteira. Ou seja, ao discutirmos sobre a bilhetagem eletrônica, debatemos o preço da passagem.

Desta forma, é importante compreender este capítulo em relação direta com o anterior, já que os problemas são oriundos de uma mesma lógica mercantilizada de transporte.

2.1 O preço da passagem de ônibus

Nos últimos anos, os aumentos das tarifas do transporte apresentaram-se acima da inflação, fazendo com que os gastos familiares aumentassem com o custo do transporte. A renda dos brasileiros, segundo o IPEA (2012) não corresponde apenas aos cálculos do transporte coletivo, mas do transporte privado que nos últimos anos no Brasil tem aumentado vertiginosamente. De acordo com o instituto IPEA (2012), a partir do estudo “*Gastos das famílias das regiões metropolitanas brasileiras com transporte urbano*”, 67,5% dos domicílios pesquisados utilizam o transporte coletivo, sendo o ônibus a principal modalidade coletiva de deslocamento utilizada nas cidades brasileiras, representando 78,4%. IPEA (2012, p.07)

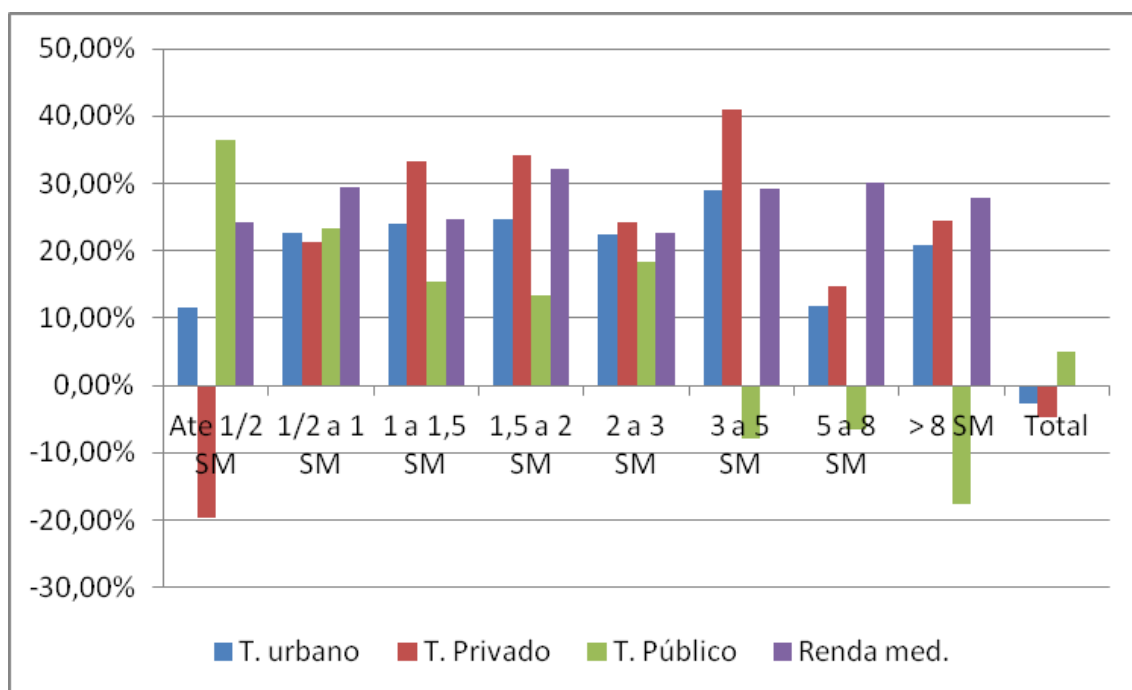
Ao mesmo tempo, as tarifas de ônibus aumentaram acima da inflação no período de 2003 a 2009, enquanto o preço da gasolina e de veículos como motocicleta e automóvel, estiveram bem abaixo da inflação.

Ainda Segundo o IPEA (2012):

Aliado ao efeito de aumento de renda, observou-se no período entre as POF's [Participação do Orçamento Familiar] entre 2003 e 2009 um barateamento dos custos do transporte privado, principalmente o preço dos veículos e da gasolina, ao mesmo tempo em que as tarifas de transporte público ficaram mais caras em termos reais. Esses efeitos conjugados significam que a população usa menos transporte público e mais transporte individual, refletindo na redução média dos gastos das famílias brasileiras com o transporte público (p.10).

Além do mais, pode-se observar no Gráfico 13 que os mais afetados com os aumentos da passagem no custo do transporte coletivo são os usuários com renda familiar baixa. O estrato de renda de meio salário mínimo teve um aumento nos custos de transporte em de cerca 35%. De $\frac{1}{2}$ salário mínimo a 1 salário mínimo, houve um comprometimento da renda com aumento de 22% nos gastos em transporte. Assim, quanto maior os salários, menor os gastos com o transporte coletivo.

Gráfico 13 - Variação real dos gastos com transporte urbano e da renda média por faixa de renda mensal em salários mínimos da época – 2003/2009



Fonte: Elaboração IPEIA (2012) com dados da POF 2003 e 2009.

As famílias que recebem de $\frac{1}{2}$ a 3 salários mínimos foram as que tiveram um aumento no custo do transporte coletivo, enquanto isso, nas famílias que recebem a partir de 3 salários mínimos houve redução no gasto com transporte coletivo, ocasionado pelo aumento

no custo do transporte privado para as famílias que recebem renda acima desse valor. Isso não significa que as famílias que possuem esta faixa de renda não tiveram gastos com o transporte coletivo, mas por ocorrer mudança na modalidade de transporte, houve uma redução na média geral do uso do transporte coletivo por parte de pessoas com estes 3 ou mais salários mínimos. Isto fez com que a comparação entre 2003 e 2009 chegasse a índices negativos, evidenciando o aumento no número de transportes motorizados individuais (motos e carros) (IPEA, 2012).

É importante pontuar que 60% da população brasileira tem estrato de renda de até 5 salários mínimos. Dessa forma, boa parte da população, além de utilizar o transporte coletivo como modalidade principal em seus deslocamentos, pertence a um estrato de renda que não permite gastos com transporte privado (IPEA, 2012).

A Tabela 1 apresenta o preço da passagem em João Pessoa no período compreendido entre 2005 e 2014. É possível observar que o preço da passagem tem uma elevação maior do que o do Índice de Preço ao Consumidor (IPCA). Diante disto, os aumentos da tarifa de ônibus na cidade foram maiores do que a média geral dos aumentos de outras necessidades básicas como, entre outros, alimentação, vestuário, educação, habitação, saúde.

Ao analisar o acumulado de elevações tanto do IPCA e do preço da passagem de 2005 a 2012, os aumentos do preço da passagem foram maiores que o IPCA, tendo uma elevação de 67,57% e 41,74% respectivamente, apresentando uma diferença de 25,83%.

No ano de 2013, houve redução de impostos, que fez com que as tarifas de transporte não só em João Pessoa diminuíssem, mas em todo o Brasil.

Para que as passagens de ônibus não tivessem grandes elevações, o governo federal zerou os impostos. Entretanto, essa medida não ocasionou o congelamento da tarifa, fazendo com que várias prefeituras do país, mesmo com a redução dos impostos, aumentassem a passagem. Em São Paulo, por exemplo, o preço da tarifa subiu de R\$ 3,00 para 3,20.

Após os aumentos das passagens em diversas regiões do país, os jovens tomaram as ruas das cidades brasileiras, reivindicando não só a redução o preço do ônibus onde houve aumento da tarifa no meio do ano, mas também nas cidades em que a tarifa do transporte foi elevada no início do ano de 2013.

Tabela 1 – Preço das passagens em João Pessoa no transporte coletivo (ônibus) de 2005 a 2014

<i>Ano</i>	<i>Preço da passagem</i>	<i>Variação na tarifa</i>	<i>Índice de Preço ao Consumidor (IPCA)</i>
2005	1,15		
2005	1,30	+13,04%	5,69%
2006	1,45	+11,53%	3,14%
2007	1,60	+10,34%	4,46
2008	1,70	+6,25%	5,90
2009	1,80	+5,88%	4,31
2010	1,90	+5,55%	5,90
2011	2,10	+10,52%	6,50
2012	2,20	+4,46%	5,84
2013	2,30	+4,54%	3,15*
2013	2,20	-4,54%	3,15*
2014	2,35	+ 6,81 %	6,52***
Variação da passagem e IPCA de 2005 à 2012		67,57	41,74

Fonte: ANTP (2013), IBGE (2013)

Org: CABRAL (2013)

* Para fins didáticos não se considera o preço da passagem que tiveram seus valores estabelecidos no final de ano (como nos meses de Dezembro), mas no ano em que o valor da passagem foi cobrado de forma predominante.

** Até Junho de 2013.

*** Acumulado em 12 meses de Junho de 2013 a Junho de 2014;

Essa onda de protestos por todo o Brasil, juntamente com a redução de impostos do governo federal, fez com que a passagem de ônibus fosse reduzida em diversas capitais do país. Em João Pessoa, a Prefeitura reduziu o valor das passagens para o preço anterior antes

mesmo de ocorrer as primeiras manifestações populares. Em outras cidades do país isso só foi possível depois de diversas mobilizações violentas.

Para reduzir a tarifa de ônibus, a prefeitura do município de João Pessoa seguiu as mesmas diretrizes do governo federal, reduzindo ainda mais os impostos. Além dos impostos nacionais, impostos municipais foram reduzidos para se chegar ao valor de 10 centavos de redução no preço da passagem. Porém, totalizando a redução de impostos federais no ano de 2013, o percentual reduzido deveria atingir cerca de 7,23%, conforme divulgado pelo Ministério das Cidades que, além de considerar a redução do imposto do PIS³¹ e Confins³² no mês de Junho, também levou em consideração a redução dos impostos da folha de pagamento de janeiro de 2013. No início de 2013, houve uma redução de imposto na folha de pagamento dos trabalhadores do transporte, reduzindo a carga tributária para as empresas de ônibus de 20% para 2% sobre o imposto arrecadado (GLOBO, 2013).

Desta maneira, a passagem de ônibus foi reduzida em Julho de 2013, mas sem afetar o lucro das empresas de ônibus, porque houve uma desoneração de impostos para as empresas de transporte coletivo. A redução de impostos diminui inclusive as verbas do governo que poderiam ser investidas em outras áreas fundamentais como saúde e educação.

As diminuições da passagem de ônibus aconteceram sem conflito com os empresários do transporte. Os governos não diminuíram a passagem afetando o lucro das empresas de ônibus, o que foi uma das principais reivindicações dos diversos movimentos sociais além da implementação da Tarifa Zero³³ para população usuária do transporte coletivo³⁴.

Essas manifestações de 2013 fizeram com que não houvesse aumento da passagem de ônibus no início do ano de 2014, mas a prefeitura municipal de João Pessoa, juntamente com os empresários do transporte coletivo, reduziram a frota de ônibus³⁵.

Entretanto, em Julho de 2014, a Prefeitura Municipal de João Pessoa voltou aumentar a tarifa de ônibus. Depois de 12 meses, a tarifa de ônibus aumentou de R\$ 2,20 para R\$ 2,35, representando um aumento de 6,85%.

Em João Pessoa, as reduções de impostos para reduzir a passagem de ônibus, o não aumento da passagem no transporte coletivo nos seis primeiros meses de 2014 com a consequente redução de frota e os sucessivos aumentos da tarifa de ônibus ao longo dos anos, demonstra que o caráter mercadológico do transporte foi mantido, pois o lucro dos empresários

³¹ Programa de Integração Social.

³² Contribuição para Financiamento da Seguridade Social.

³³ Tarifa Zero é o mesmo que Passe Livre, que é a gratuidade no transporte coletivo.

³⁴ Informação Pessoal.

³⁵ Ficais da SEMOB relataram que foram 30% da frota reduzida no início de 2014.

do transporte não foi afetado. Se paga para usar o transporte, entretanto, se paga além do custo real do transporte para a garantia do lucro das empresas de transporte.

O aumento da passagem está até mesmo institucionalizado no edital 001/2011 de concorrência para as linhas de ônibus de João Pessoa, que estabelece uma concessão de 20 anos de atuação para as empresas de ônibus, até o ano de 2031.

Uma vez decorrido o prazo de 12 (doze) meses, contados da data de publicação da Portaria 055/2010, de 28 de dezembro de 2010, que determinou o valor da tarifa inicial para a composição do equilíbrio econômico-financeiro desta licitação, realizar-se-á o processo de reajuste da tarifa. Observar-se-á periodicidade de 12 meses para novos e sucessivos reajustes tarifários no decorrer do contrato de concessão. O reajuste da tarifa básica contratual, e dos demais valores das tarifas associadas a ela, ocorrerá na forma e condições estabelecidas no Contrato de Concessão, em conformidade com o estabelecido no Anexo III deste edital (SEMOB, 2014a).

Os aumentos da passagem que se sucederam em todos os anos em João Pessoa, afetaram diretamente a qualidade de vidas dos habitantes, forçando a população mais pobre a não usar o transporte coletivo, ficando assim impossibilitada de pagar a tarifa do transporte³⁶. Isso ficou demonstrado no Gráfico 13 (página 71), que quanto maior é a pobreza, maior é o comprometimento da renda no orçamento familiar. Além do mais, o Índice de Preço do Consumido foi maior do que o percentual dos transportes, demonstrando como esses aumentos da passagem afetaram significativamente a população mais pobre durante o ano entre 2003 e 2009 em João Pessoa (Tabela 1, página 73).

Discutir sobre o preço da tarifa no transporte coletivo e os impactos do preço da passagem na população usuária do transporte é discutir sobre o acesso à cidade, aos equipamentos urbanos que nela existem. Os aumentos da passagem criam uma barreira social ainda maior naqueles que já estão fora do sistema de transporte coletivo por não terem condições de pagar pelo transporte, se utilizando de outros meios para se deslocar na cidade, seja a pé, de carroço e bicicleta. Segundo o IPEA (2012), “os 10% mais pobres, cerca de 30% das famílias, não efetuam gastos com transporte coletivo, o que é um indicador de exclusão dessas famílias em função da falta de capacidade de pagamento pelos serviços de transporte”.

Além de impossibilitar aqueles que já não usam o sistema de transporte por causa do elevado preço da passagem. Segundo o IPEA (2012), o impacto na mobilidade urbana só não foi maior nos mais pobres por causa das políticas nacionais, como a Bolsa Família, que

³⁶ É comum na cidade de João Pessoa, encontrarmos trabalhadores se deslocando de bicicleta, correndo o risco de serem atropelado.

garantiu renda para os mais pobres para utilizar o transporte coletivo e ao mesmo tempo, incentivou o aumento crescente do número de veículos motorizados, gerando transtornos sociais ainda maiores³⁷.

O aumento na quantidade de veículos particulares circulando gera: aumento no número de vítimas ocasionado pelos acidentes de trânsito, onde os mais afetados são os pedestres, porque são em sua maioria usuários de transporte coletivo; aumento da poluição; aumento nos engarrafamentos que afetam diretamente o usuário do transporte coletivo, principalmente quando usam ônibus lotados; aumento no preço da passagem: em João Pessoa a tarifa de ônibus é 3% mais cara pelo número de engarrafamentos que existem no município (VASCONCELLOS, 2000).

Um dos motivos para esses aumentos da passagem fossem gerados é a facilidade do acesso ao veículo particular, mas também pela falta de qualidade no transporte coletivo que acabou deslocando um grande número de usuários para o individual motorizado. O número de usuários de ônibus, desde 1994, reduziu em 20% mesmo com o aumento populacional do Brasil (IPEA, 2012).

Esta política de transporte se apresenta em um quadro de favorecimento da aquisição do veículo particular, resultado da redução do Imposto sob Produto Industrializado (IPI), que nos últimos anos teve sua redução para beneficiar a Indústria do automóvel, ajudando-a na crise financeira do sistema capitalista (SINDIFISCO NACIONAL, 2013).

Diante deste quadro, temos uma política de transporte motorizado individual bastante incentivada, ao mesmo tempo um serviço de transporte coletivo que apresenta deficiências como o tempo de espera, a falta de acessibilidade para determinadas regiões da cidade, um preço da tarifa elevado e um sistema de transporte com ônibus superlotados, no qual este último item, discutiremos adiante.

2.2 A Planilha Tarifária

A planilha tarifária, responsável por calcular o preço da passagem, não demonstra o lucro real das empresas de ônibus, sendo tudo mascarado. Os movimentos sociais que pautam o transporte denominam essa camuflagem da planilha de “caixa preta”, denunciando que o

³⁷ Aumento na quantidade de acidentes de trânsito, por exemplo, principalmente por causa da elevada utilização de motos, que são os transportes motorizados individuais utilizados preferencialmente pelas camadas da classe trabalhadora com menor renda. Na Paraíba houve um aumento de 70% nas mortes em acidente de trânsito entre 2001 e 2013 (G1 PARAÍBA, 2013).

lucro apresentado na planilha é zero. Ou seja, que as empresas de ônibus, de acordo com a planilha, realizam o serviço de transporte sem receberem nenhum lucro. “[...] *lucro real estar omitido no cálculo da tarifa*” (FERIANCIC S., FERIANCIC G., VERRONI G., 2003, p.6).

De acordo com o modelo da SEMOB, da Prefeitura Municipal de João Pessoa, que homologou o aumento da passagem de 2,30 para 2,35 no ano de 2014, o IPK é multiplicado pelo preço da passagem dá exatamente o custo arrecadado no quilômetro. Para Feriancic S, *et alli* (2003):

A receita é formada exclusivamente pela arrecadação da tarifa multiplicada pelo número de usuários pagantes equivalentes previstos no sistema. Isso determina a tarifa a ser definida pelo Poder Público e praticada pelo operador. (p.4)

A planilha apresenta que a arrecadação tem os mesmos valores que os custos, ou seja, se, por exemplo, os gastos com quilômetro são de R\$ 3,83 centavos, a arrecadação por quilômetro é de R\$ 3,83, apresentando um lucro zero.

Esse tipo de modelo de planilha foi criado pela Empresa Brasileira de Planejamento dos Transportes (GEPOIT) em 1982 e editada em 1994 e 1996, sendo esta a ferramenta para cálculo tarifário (FERIANCIC S., FERIANCIC G., VERRONI, 2002).

Segundo Feriancic S., Feriancic G., Verroni (2002):

O modelo de planilha tarifária consagrado pela Planilha do GEIPOT remunera os custos do operador, dividindo-os da seguinte forma: **Custos Variáveis:** Combustível, Lubrificantes, Rodagem e Peças e acessórios. **Custos Fixos:** Depreciação, Remuneração, Despesas com pessoal, Despesas administrativas e Tributos e taxas. {ajeita esse alinhamento}(p.03)

Os autores afirmam que o lucro não é apresentado:

Todos os custos de operação são cobertos pela tarifa, **sem explicitação do lucro a ser obtido pelo operador**.(p.3) [...], o lucro real está omitido no calculo da tarifa (p.6) [...] induzindo à distorção dos custos utilizados para cobrir os ganhos (p.10)

Segundo os autores, a única remuneração explícita é a taxa sobre “investimentos realizados” como veículos, máquinas, instalações e almoxarifado no valor de 12%, sendo este apresentado no item “Remuneração” na planilha tarifária.

No caso da planilha de ônibus de João Pessoa, este item apresenta-se como “Depreciação e Remuneração”. O item apresenta a taxa que os empresários de ônibus recebem em investimento com a compra de novos veículos. O cálculo tarifário é realizado de forma que quanto mais novos os veículos, mais caro são as tarifas de transporte coletivo. Este tipo de cálculo comprova que as renovações da frota de ônibus influem diretamente nos

custos do transporte, fazendo com que quanto mais novos os veículos, mais cara a tarifa de ônibus. Desta forma, os usuários é que pagam diretamente pelos custos da renovação, não sendo a renovação da frota do transporte coletivo parte dos lucros das empresas de ônibus.

Essa forma de calcular a planilha do transporte, que esconde o lucro das empresas de transporte coletivo, favorece os empresários que são alvo de questionamentos pelos movimentos sociais que lutam pela redução da passagem de ônibus e pelo passe livre, contrapondo-se ao “exorbitante lucro” dos empresários.

2.3 A superlotação no sistema de transporte coletivo

Marli Ramos de Santos, de 36 anos, moradora de Paratibe, bairro localizado na região sul de João Pessoa, fala sobre a qualidade do transporte coletivo, além de afirmar que os ônibus demoram e que quando chegam:

É superlotado, que a gente não pode nem botar um pé. O conforto aqui é horrível, é horrível, é horrível, é péssimo, péssimo e horrível ainda é piada, viu? E é piada mesmo. Você não imagina o que você vê. Você espera 40 minutos é bom, agora passar de 40 minutos... quando senta ainda é bom, mas quando vai em pé...porque a gente fica pesada, de cara descendo, sol quente, chuva... e a gente aqui³⁸.

Os próprios usuários comparam o transporte coletivo, nessa situação, acima relatada, com “sardinhas enlatadas”. A comparação além de demonstrar o desconforto mostra que os usuários são tratados como meras mercadorias. São tratados como números que se resumem em lucros para as empresas. Desconforto e sofrimento: esses são os sentimentos, as palavras, o pensamento quando utiliza-se de um ônibus lotado.

Os ônibus são lotados principalmente nos horários de pico. Pegar um ônibus às 7h 20 min e às 6h da noite em João Pessoa é certeza que estarão superlotados. São cerca de 40 passageiros sentados. O aviso nos ônibus indicam 19 passageiros em pé, outros avisos indicam 33, a verdade é que constantemente mais de 40 pessoas estão espremidas em pé nos ônibus lotados. No total, mais de 80 pessoas são transportadas nos ônibus. A dificuldade existe quando se quer descer em um ponto de ônibus, sendo necessário passar por entre 2

³⁸ Pesquisa de campo realizado em 2009 no Terminal de Integração do Valentina.

pessoas que deslocam seu corpo em direção às cadeiras para abrir espaço. É um difícil objetivo conseguir espaço em um ônibus superlotado (informações pessoais)³⁹.

Foto 4 - Ônibus 301/Mangabeira superlotado em horário de pico



Foto: Enver José, 2014

Foto 5 - Linha 003 Jaguaribe, passageiros no Terminal de Integração do Varadouro se aglomeram na porta dianteira para entrar no ônibus lotado



Foto: Enver José, 2014

³⁹ O cotidiano do autor, que é um usuário do transporte coletivo, utilizando constantemente o serviço lotado.

E quando as cadeiras estão livres, pois alguns usuários chegam próximos a sua parada, os olhares são atentos para sentar na cadeira. As pessoas agem rapidamente muitas vezes para conseguir sentar nos ônibus, em meio à situação de superlotação.

Idosos que entram gratuitamente, pela porta da traseira, é comum eles ficaram em pé por toda a viagem, pois muitas pessoas ou não cedem lugar nas cadeiras reservadas aos idosos ou nem sequer estão vagas para os mesmos, de tanto idoso que existe no ônibus lotado. Os usuários se solidarizam e cedem às cadeiras reservadas para aqueles que necessitam, mesmo não sendo o seu acento de preferencial.

Quando os ônibus estão lotados, algumas pessoas solicitam para que a bolsa, a sacola pesada, possa ser carregada pelo que está sentado. Muitos nem sequer se lembram de que como é terrível carregar algo com um ônibus lotado e não prestam solidariedade dentro do transporte coletivo ao se oferecerem a carregar os objetos dos que estão em pé. Nas curvas mais sinuosas, o ônibus balança e é necessário força e equilíbrio para não cair sobre o outro no veículo.

Essa é a situação dos usuários do transporte coletivo quando usam um ônibus lotado “horrível, horrível, horrível, de a gente não ter, nem onde colocar o pé⁴⁰”.

2.4 A pesquisa sobre a qualidade do transporte coletivo

A pesquisa sobre a qualidade do sistema de ônibus de João Pessoa foi realizada no Terminal de Integração do Varadouro no mês de Março de 2013. Foram aplicados 460 questionários, 263 relacionados a linha de ônibus 301/Mangabeira, 137 relacionados ao 118 Paratibe e 60 de variadas linhas de ônibus da cidade.

Os resultados da pesquisa, que serão apresentados a seguir, coadunam com o que foi debatido logo acima. O péssimo serviço de transporte coletivo, oriundo principalmente da pequena quantidade de ônibus circulando, faz com que os usuários do transporte coletivo sofram esperando na parada de ônibus ou pegando ônibus bastante lotados, fazendo com que as seus descontentamentos apareçam na pesquisa realizada.

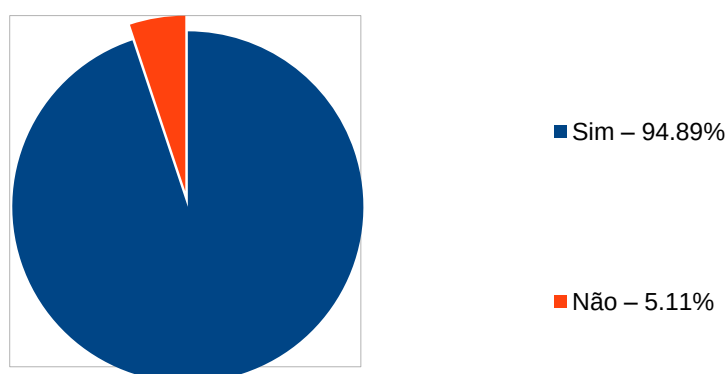
O que será apresentado a seguir são os dados referentes à linha de ônibus 301/Mangabeira e 118/Paratibe, pois estas linhas apresentam na pesquisa realizada uma base

⁴⁰Moradora de Mussumago em 2009, em pesquisa de campo;

suficiente de entrevistas⁴¹ para tirarmos conclusões acerca das linhas de ônibus do sistema de transporte coletivo. Estes dados servem também como parâmetro para tirarmos conclusões mais gerais sobre a qualidade do sistema de transporte de João Pessoa. Os problemas das linhas 301 e 118 não são problemas isolados destes trajetos, mas problemas estruturais de um serviço voltado para atender os interesses lucrativos dos empresários de ônibus.

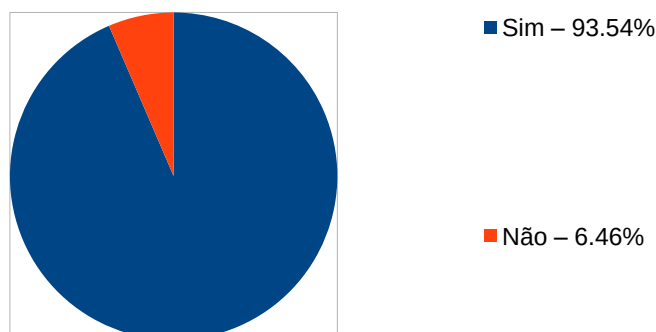
Gráfico 14 e 15 apresentam o percentual da quantidade de usuários entrevistados que acham que existem problemas no serviço de transporte. No 118 Paratibe, 94,89% acham que existem problemas (Gráfico 14). Já no 301 este percentual chegou a 93,54% (Gráfico 15). Esses valores já nos mostram que os usuários destas linhas de ônibus observam que o serviço de transporte coletivo pode ser melhorado, visto que as linhas de ônibus possuem problemas.

Gráfico 14 - Percentual dos usuários da linha de ônibus 118/Paratibe que acham que existem problemas no serviço de transporte coletivo de João Pessoa



Fonte: Pesquisa de campo em março de 2014
Elaboração: Túlio Henrique, 2014

Gráfico 15 - Percentual dos usuários da linha de ônibus 301/Mangabeira que acham que existem problemas no serviço de transporte coletivo de João Pessoa

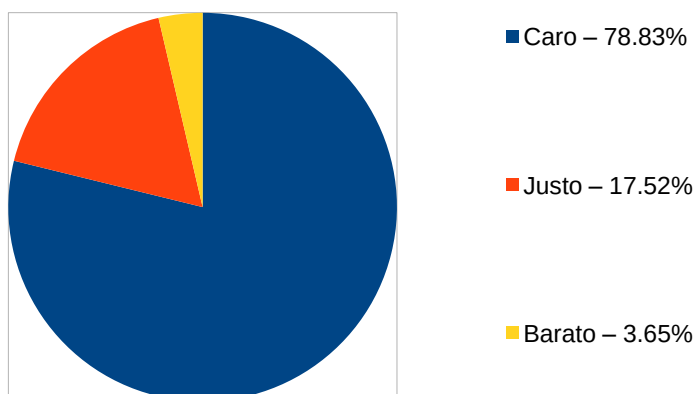


Fonte: Pesquisa de campo em março de 2014
Elaboração: Túlio Henrique, 2014

⁴¹Da linha 301, foram aplicados os 263 questionários, o equivalente a 6,11% da quantidade de passageiros por dia. Já na linha 118, os 137 questionários representam 10,25% da quantidade de passageiros que utilizam o transporte diariamente.

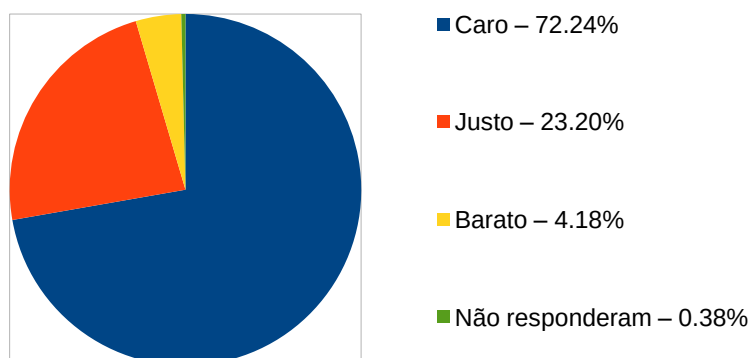
Nos Gráficos 16 e 17 mostram que, em relação a qualidade do serviço transporte coletivo, o preço da passagem de ônibus está caro em relação ao serviço prestado na opinião da maioria dos usuários de ônibus. Na linha 118 existe um percentual (78%) mais elevado do que na linha 301 (72%), com um índice de aprovação maior na linha 301. Isto se deve a uma qualidade inferior da linha 118 e que, como vimos anteriormente, teve uma frequência de espera de 51 minutos no Terminal de Integração do Varadouro, ao contrário da linha 301 que teve em torno de 11 min.

Gráfico 16 - Os usuários da linha de ônibus 118/Paratibe avaliaram entre caro, justo e barato o preço da passagem em relação a qualidade do serviço oferecido



Fonte: Pesquisa de campo em março de 2014
Elaboração: Túlio Henrique, 2014

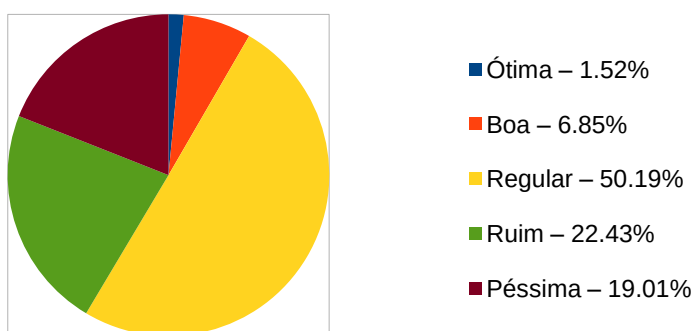
Gráfico 17 - Os usuários da linha de ônibus 301/Mangabeira avaliaram entre caro, justo e barato o preço da passagem em relação a qualidade do serviço oferecido



Fonte: Pesquisa de campo em março de 2014
Elaboração: Túlio Henrique, 2014.

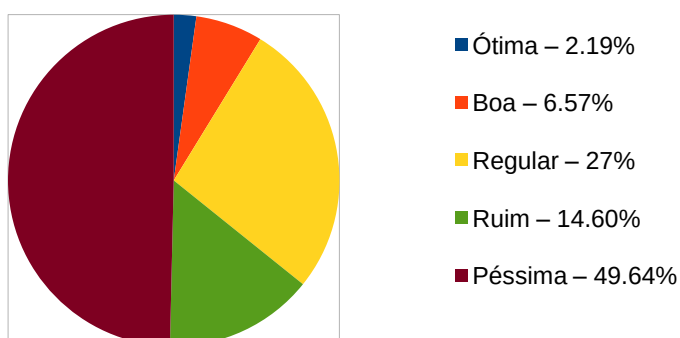
Os Gráficos 18 e 19 (página 83) apresentam a avaliação dos usuários sobre o serviço de transporte coletivo em cinco categorias: ótima, boa, regular, ruim e péssima. O índice de aprovação tanto das linhas 301 como da 118 é muito baixa, pois fica em torno de 8% (ótima e boa). O índice de desaprovação das linhas de ônibus é bastante elevada, tendo a linha 118 um percentual de 64,24%, enquanto a linha 301 de 41,24%. A linha 301 apresentou 50,19% de qualidade regular na opinião dos usuários, não ficando distante do ruim e péssimo como se pode verificar abaixo.

Gráfico 18 - Avaliação da qualidade do serviço de transporte coletivo em João Pessoa para os usuários da linha de ônibus 301/Mangabeira



Fonte: Pesquisa de campo em março de 2014
Elaboração: Túlio Henrique, 2014

Gráfico 19 - Avaliação da qualidade do serviço de transporte coletivo em João Pessoa para os usuários da linha de ônibus 118/Paratibe



Fonte: Pesquisa de campo em março de 2014
Elaboração: Túlio Henrique, 2014

Esta péssima qualidade apontada pelos os usuários do transporte coletivo deve-se principalmente em relação à superlotação na linha 301 e na 118, mas não só a superlotação foi apontada, como também o próprio tempo de espera. As pesquisas em campo⁴² nos comprova que o transporte coletivo é ineficiente. Os usuários sentem na pele estes problemas diariamente, mesmo em linhas de ônibus com uma frequência elevada, como a linha 301 com média de 11 minutos, pois a superlotação ainda persiste na linha, principalmente nos horários de pico. Na 118 a situação ainda se agrava por existir um tempo enorme de espera, sendo muito comum nesta linha os usuários esperarem mais de 1h no ponto de ônibus.

Diante do exposto, observamos neste capítulo como o caráter mercadológico do transporte coletivo interfere decisivamente em seu funcionamento. Entretanto, isto não é uma exclusividade do sistema de ônibus, mas de um sistema econômico que ordena o próprio funcionamento da cidade e entrelaça-se com a lógica mercadológica do transporte coletivo, construindo assim uma cidade mercadoria.

⁴²Obtendo dados da realidade através de fotos de ônibus em horários de pico e com a frequência das linhas no Terminal do Integração do Varadouro;

CAPÍTULO 3 – URBANIZAÇÃO E TRANSPORTE COLETIVO EM JOÃO PESSOA

A dinâmica do transporte está intrinsecamente relacionada com o processo de crescimento da malha urbana da cidade de João Pessoa e a sua urbanização. Nesse processo, o poder público junto às empresas privadas de ônibus determinaram as diretrizes do funcionamento do serviço de transporte coletivo, seja por meio de bondes até o final da década de 1950, seja posteriormente com os ônibus, principalmente a partir de 1960.

Para compreendermos ainda mais os problemas existentes no transporte coletivo, torna-se fundamental compreender a cidade. Afinal, o que seria transporte coletivo sem a cidade e o que seria a cidade sem transporte coletivo? Os problemas que os usuários de ônibus enfrentam tem relação direta com a própria estrutura da cidade.

Buscando entender a lógica capitalista de funcionamento da cidade, este capítulo pretende debater o próprio sentido de existência do transporte coletivo, o sentido da cidade e questionar a quem está a serviço toda essa mobilidade urbana que desloca boa parte da população, em quase todos os dias para trabalhar.

3.1 Desconstruindo a cidade e o transporte coletivo em João Pessoa

Com passar dos anos, as cidades brasileiras dependem cada vez mais da existência dos transportes. Isso se deve pelo distanciamento entre o local de trabalho e o local de moradia. Na cidade esta distinção se acentua cada vez mais, provocada pelo processo de crescimento desta. Ao contrário do campo, a cidade tem bem definida a separação entre o local de moradia e o local de trabalho, gerando uma necessidade maior de meios de transporte para o deslocamento da população para regiões de trabalho. O centro da cidade é um exemplo claro deste distanciamento entre a moradia e o local de trabalho, em que se construiu espacialmente e historicamente desta forma.

Isso não significa afirmar que no campo não exista essa separação, do local de trabalho e de moradia, mas para os habitantes da cidade isto é uma regra. Essas diferenças entre o campo e a cidade são decorrentes das funções que cada espaço cumpre na divisão territorial e técnica do trabalho. O espaço rural no sistema econômico capitalista é responsável pela produção de alimentos e matéria-prima para a indústria que se localiza, principalmente

na cidade. A cidade cumpre um papel de concentração do Estado nas suas funções administrativas e políticas, conforme apresenta Singer:

A cidade é, via de regra, a sede do poder e portanto da classe dominante. Isso é fácil de entender, desde que se tenha em mente a diferença fundamental entre campo e cidade. “Campo” é o lugar onde se dá a atividade primária, onde o homem entra em contato direto, primário, com a natureza, dela extraíndo as substâncias que vão lhe satisfazer as necessidades. A transformação final destas substâncias pode-se dar no campo ou na cidade, mas a sua produção primeira, sua separação com o meio natural, mediante extração, cultivo ou criação, se dá necessariamente no campo. (...) [A cidade] só pode surgir a partir do momento em que o desenvolvimento das forças produtivas é suficiente, no campo, para permitir que o produtor primário produza mais que o estritamente necessário à sua subsistência. Só a partir daí é que o campo pode transferir à cidade o excedente alimentar que possibilitar sua existência. (...) A produção do excedente alimentar é uma condições necessária mas não suficiente para o surgimento da cidade. É preciso ainda que se criem instituições sociais, uma relação de dominação e de exploração enfim, que assegure a transferência do mais-produto campo à cidade. Isto significa que a existência da cidade pressupõe uma participação diferenciada dos homens no processo de produção e de distribuição, ou seja, uma sociedade de classes (1987, p.12-13).

O excedente alimentar produzido no campo é algo necessário para a existência da cidade, já que a mesma não produz alimento. Para que haja esta transferência de excedente, existe uma relação de dominação de classe, pois presume-se uma diferenciação no processo produtivo entre os seres humanos. Convém lembrar que a própria existência de classes sociais distintas é anterior ao próprio processo da cidade. A constituição da cidade é uma construção que se deu ao longo dos anos que fez com que parcela significativa da sociedade estivesse livre da produção direta de alimentos. “A origem da cidade se confunde, portanto, com a origem da sociedade de classes, a qual, no entanto precede historicamente” ao campo (SINGER, 1987, p.11).

A cidade se constituiu ao longo dos anos com uma quantidade maior de pessoas, passando por mudanças econômicas que interferiram de forma significativa em como o homem se relacionava com o espaço que vive. O advento da indústria proporcionou o acúmulo de riquezas em escala ampliada, um novo modo de produção (o capitalismo) ocasionou transformações radicais no modo de produzir mercadorias. Estas transformações alteraram a dinâmica espacial da cidade e do campo, provocando a expulsão dos trabalhadores rurais devido à alta concentração de terras. As mudanças no campo ocorrem porque as terras estavam, principalmente, voltadas para o abastecimento da indústria com a produção de

matérias-primas, ao mesmo tempo em que as cidades atraíam um contingente cada vez maior de trabalhadores devido a estas alterações na dinâmica campo/cidade (SINGER, 1987).

Estas alterações nas relações sociais intensificaram a densidade populacional nas cidades, ampliando sua escala territorial, demandando uma necessidade da utilização dos meios de transporte (SINGER, 1987).

Uma característica fundamental da cidade é a existência de equipamentos que dão respostas globais aos problemas individuais. Antigamente, questões como saúde, educação e transporte eram servidas ao conjunto da população apenas enquanto questões individuais. A saúde era solucionada por médicos particulares, a educação com professores particulares, o transporte era feito por carroças, cavalos, charretes, etc. Não existia um planejamento realizado pelo Estado para que estes serviços fossem resolvidos amplamente (LOJKINE, 1979). Quem tinha acesso, por exemplo, a saúde, educação e transporte eram aqueles que possuíam condições financeiras suficientes para custear estes serviços.

Como a cidade é a expressão da existência de classes sociais (SINGER, 1987), o Estado é a instituição que garante os interesses da classe dominantes sob o conjunto da sociedade. Então, foi necessário criar e ampliar as escolas públicas, pois o capitalismo necessitava da existência de trabalhadores qualificados para o mercado de trabalho. Houve a necessidade de criar também outros serviços, como os hospitais públicos, porque as taxas de mortalidade elevada dificultava o desenvolvimento econômico da cidade. A cidade capitalista necessita de trabalhadores saudáveis. Assim, da mesma maneira acontece com o transporte, é necessário ter uma política de Estado voltada para a população, pois é fundamental que os trabalhadores se desloquem, cheguem no horário certo e no local de trabalho para que as atividades econômicas sejam desenvolvidas: sem transporte na cidade não há trabalho e, conseqüentemente, não há acúmulo de riqueza para a classe dominante.

As formas de consumo coletivo acabam respondendo melhor e globalmente às necessidades da urbanização capitalista, conforme aponta Lojkine:

transportes coletivos, ensino público, medicina social, centro de saúde, refeitórios etc.; estas formas coletivas de consumo substituem as formas individuais de consumo (transportes individuais, aulas particulares, medicina privada etc.), na medida em que permitem responder *melhor*, globalmente, às necessidades colocadas socialmente (economia de tempo de transporte para toda a coletividade graças ao transporte coletivos; economia de custos de consumo e aceleração do ritmo de distribuição de serviços para toda a coletividade, através da sua gestão etc.) (1979, p.29).

O transporte coletivo, desta forma, nasce como uma necessidade do crescimento urbano nas cidades. Cidades são construídas a partir do desenvolvimento econômico capitalista. Com a necessidade de deslocamento na cidade, o transporte coletivo surge como a alternativa de deslocamento em larga escala para a população. A necessidade de ampliar serviços que antigamente eram apenas resolvidos de forma particular e para uma minoria, não é resultante *a priori* de uma política de Estado que decide aumentar os serviços para atender as demandas populares, mas fruto da dinâmica do capitalismo que construiu as cidades para atender aos trabalhadores e, conseqüentemente, a classe dominante. Se os trabalhadores se deslocam ao local de trabalho de forma individual, compromete a otimização do tempo e o acúmulo da riqueza da elite econômica.

3.2 O Crescimento Urbano e os Conjuntos Habitacionais em João Pessoa

Entender o processo de urbanização é compreender o papel que a cidade e o estado da Paraíba cumpre na divisão territorial do trabalho, nacionalmente e internacionalmente. A Paraíba, por muitos anos, teve a sua economia voltada na produção agropecuária, na cultura do algodão, e na cana-de-açúcar (RODRIGUEZ, 1980). João Pessoa cresceu enquanto capital da Paraíba para cumprir, inicialmente, uma função administrativa e de entreposto comercial, escoando as suas mercadorias no Porto do Capim para a exportação.

Com o desenvolvimento do capitalismo industrial a nível nacional e internacional a partir, principalmente, de 1930, modificam-se as relações e o papel da cidade na divisão territorial do trabalho (RODRIGUEZ, 1980). A cidade continua a produzir matérias-primas, mas ao invés de receber produtos apenas manufaturados na etapa anterior do capitalismo comercial, em 1930 produz para atender a demanda da indústria internacional e nacional. Entretanto, o eixo de expansão capitalista no Brasil, não é comandado pelas cidades do Nordeste, mas tem o seu comando na região Sul- Sudeste.

a expansão do sistema capitalista no Brasil tem seu lócus na região sul comandada por São Paulo, o ciclo toma espacialmente a forma de destruição das economias regionais, ou das “regiões”. Esse movimento dialético destrói para concentrar e captar o excedente das outras regiões para centralizar o capital (RODRIGUEZ, 1980, p.54).

Assim, a economia, com o avanço do sistema capitalista no Brasil, tem seu eixo de comando no Sul-Sudeste, fazendo com que a dependência inter-regional de acumulação de capital seja cada vez maior. Com o capitalismo industrial, um novo processo inaugura-se no país: a extração da mais-valia sob o trabalhador para a produção de mercadorias. O Nordeste acentua sua relação de dependência, sendo produtora de insumos industriais:

Com a nova divisão inter-regional de trabalho no país, o Nordeste, como um todo, passou a exercer funções secundárias na sua incipiente indústria e na agricultura de exportações; constituindo-se, portanto, num produtor de insumos industriais além de funcionar como mercado para os bens alimentares, os bens de consumo duráveis e os bens de capital produzidos essencialmente pelo sudeste do país. Além disso, a proletarização e a pecuarização dos seus campos, expulsando os nordestinos para a cidade, transforma a região do nordeste em força de trabalho. (RODRIGUEZ, 1980, p.55)

A concentração de capital para o Sul-Sudeste do país, o papel central que as cidades começam a cumprir no sistema capitalista, as transformações no campo que ocorrem para atender a demanda na cidade, tudo isso expulsa o povo do campo pela falta do acesso à terra, fazendo com que as cidades em todo país aumentassem o seu contingente populacional.

A migração originária do Nordeste para o Sul e Sudeste, do campo à cidade, é consequência desta concentração de capital que intensifica-se principalmente a partir da década de 1950 (RODRIGUEZ, 1980). A cidade de João Pessoa começa a ser alvo de políticas federais que vão ser decisivas no crescimento urbano, atraindo a população dos municípios do interior da Paraíba. As políticas do governo federal, como a instalação da Universidade Federal da Paraíba (UFPB), a criação do distrito industrial em razão da política de industrialização da SUDENE, estimulando o setor terciário, e principalmente, as políticas de habitação com a criação dos diversos conjuntos habitacionais pelos governos da ditadura militar, foram decisivas para a consolidação do processo de urbanização em João Pessoa.

Os dados do Quadro 3 (página 90) mostram a dinâmica da cidade de João Pessoa. Podemos observar que a população cresce principalmente a partir de 1960, com taxas de crescimento na ordem dos 50%. Interessante observar este movimento com elevações populacionais da ordem dos 50%, continua até 1991.

Quadro 3 - Crescimento Populacional entre 1940 e 2010 em João Pessoa

Anos	População	Crescimento no período (%)
1940	71.158	-
1950	90.853	27,7
1960	137.788	51
1970	213.495	54,9
1980	326.798	53,1
1991	497.306	52,2
2000	597.934	20,2
2010	702.235	17,4

Fonte: OLIVEIRA, M., 1993, p.36 e IBGE, (2010)

O rápido processo de expansão das cidades pode ser explicado pela migração dos trabalhadores do campo à cidade, provocado pela falta de condições dignas de sobrevivência no meio rural, em que a concentração de terra se eleva com o processo de modernização desencadeado na agricultura. O programa Proalcool é um dos responsáveis pela migração do povo do campo à cidade.

O Proalcool foi [...] responsável pela intensificação do processo de concentração da propriedade da terra, pelo crescimento da utilização do trabalho assalariado de mulheres e crianças, pela retratação da produção de alimentos e pelo consequente aumento da fome, pela expulsão massiva da população rural pela disseminação do trabalho semi-escravo e pelo agravamento das condições de trabalho e vida da classe trabalhadora. (MOREIRA & TARGINO, 1997, p. 120)

Pelas modificações que estavam ocorrendo no campo e por existir uma alta concentração de terra, João Pessoa começa a ser um dos polos de atração no estado da Paraíba. Os investimentos do Governo Federal, desta forma, dinamizaram a economia da cidade, atraindo um contingente populacional crescente e demandando, desta forma, uma quantidade cada vez maior de casas populares.

No Quadro 4 (página 91) é possível observar que a população não natural do município, representa quase metade da população, evidenciando um forte processo de migração campo/cidade.

Quadro 4 – João Pessoa: população residente natural e não natural do município

ANO	POPULAÇÃO RESIDENTE	NÃO NATURAIS DO MUNICÍPIO Nº ABSOLUTO	NÃO NATURAIS DO MUNICÍPIO %
1970	221.484	81537	36,81
1980	330.176	153021	46,34
1991	497.599	217.263	43,66

Fonte: MAIA, 2000, p.36

No Quadro 5 a diminuição da população nos municípios do interior da Paraíba, já demonstra a forte emigração da população trabalhadora do campo.

Quadro 5: Estado da Paraíba – Crescimento populacional rural, segundo as Mesorregiões em 1970/1980

MESORREGIÃO	MATA PARAIBANA	AGRES- TE	BORBOREMA	SERTÃO PARAIBANO	PARA- ÍBA
TAXA GEOMÉTRICA DE CRESCIMENTO ANUAL DA POPULAÇÃO (%) 1970/1980	-1,6	-0,68	-0,03	0,15	-0,44

Fonte: MOREIRA & TARGINO, p. 247, 1997.

Em praticamente todas as mesorregiões da Paraíba houve uma taxa de decréscimo populacional, como mostra o Quadro 5, inclusive na Mata Paraibana em que João Pessoa está localizada. Porém, se compararmos com o Quadro 4 observaremos que João Pessoa, ao contrário da região da Mata Paraibana, teve enormes aumentos populacionais (na ordem dos 40%), o que evidencia uma atração de João Pessoa em relação às demais cidades da Paraíba. A falta de oportunidades nos demais municípios da Paraíba ocasionou a migração. Só o Sertão Paraibano que é exceção, visto que não ocorre este decréscimo populacional, mas suas taxas de crescimento no período (1970/1980) não chegam nem sequer a 0,5%.

O fluxo populacional não ocorre somente no interior do estado da Paraíba, do campo para as cidades, mas entre os estados, principalmente para a região Sudeste, em especial para a cidade de São Paulo que atrai um contingente de trabalhadores do Nordeste neste período

(1970/1980). As mudanças ocorridas com o processo de industrialização na região sudeste, aliadas à alta concentração de terra no campo, vai gerar uma grande migração para o centro-oeste e sudeste do país (PATARRA, 2005).

Em todo país, ocorre essa migração campo/cidade, principalmente a partir da década de 1950. A transformação do *status* de país rural para urbano ocorre tão rapidamente que as cidades brasileiras em 1950 detinham 36% da população brasileira e em 1980 já continham 70% de todo o contingente populacional. A emigração do campo foi tão acentuada neste período que aproximadamente 10,8 milhões, 11,41 milhões e 14,4 milhões de pessoas se deslocaram nas décadas de 1950-60, 1960-70 e 1970-80, respectivamente (PATARRA, 2005).

Neste processo de crescimento das cidades, os governos começaram a construir conjuntos habitacionais para atender a demanda por moradias. Para compreender o impacto que essas políticas de habitação tiveram no processo de urbanização de João Pessoa, observa-se a seguir na Figura 12 que apresenta os conjuntos habitacionais da cidade, destacando sua distribuição espacial e os anos em que foram construídos:

A política de construção dos conjuntos habitacionais foi impulsionada com o objetivo de diminuir o processo migratório que estava se fortalecendo entre as regiões brasileiras, uma medida que visava reduzir as disparidades entre as regiões de uma forte migração para o Sudeste e Centro-Oeste. Esta medida, inclusive, ocasionou o retorno da população para os estados de origem migratória (OLIVEIRA J., 2006).

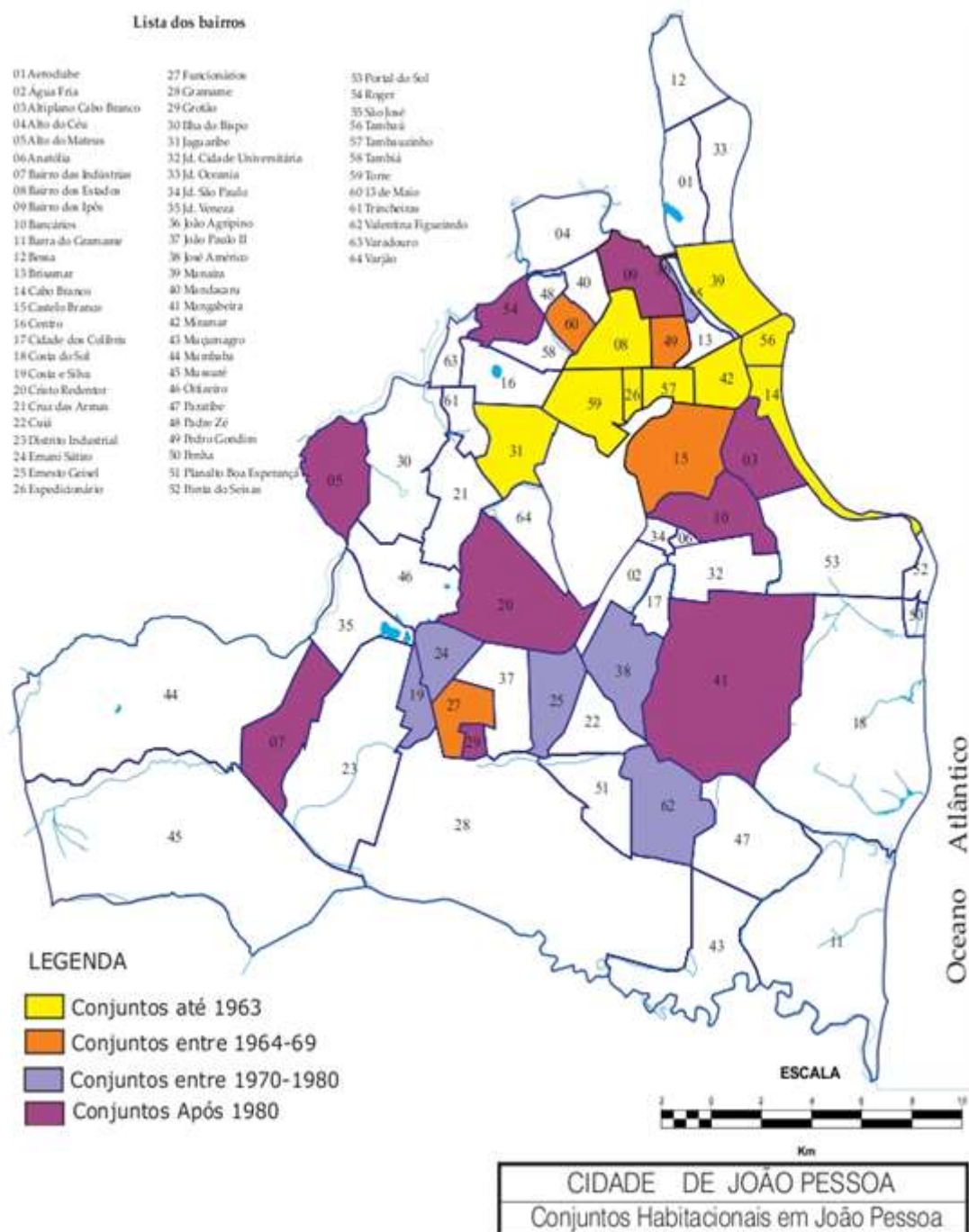
Na Figura 12 (página 93) é possível verificar que, com o passar dos anos, os conjuntos habitacionais foram construídos cada vez mais distantes do centro da cidade (nº16). Esta diferença fica evidente quando comparamos a região amarela (dos conjuntos construídos até 1963) com a região azul e roxa (conjuntos construídos após 1970).

Os conjuntos habitacionais não possuíam continuidade no período de construção dos mesmos. Ou seja, estes eram construídos distantes uns dos outros, gerando grandes “vazios” urbanos para a especulação imobiliária, sendo a construção destes, responsáveis pelo rápido avanço do tecido urbano. Souza (2007) denomina este tipo de urbanização como uma “urbanização em saltos”, já que a cidade, a partir do momento em que é construída com conjuntos habitacionais distantes uns dos outros, ocasiona os “vazios urbanos”, fazendo com que o processo de urbanização seja orientado para estas áreas.

A construção do bairro de Mangabeira e do bairro dos Bancários, conforme apresentado na Figura 13 (página 95), são exemplos em João Pessoa desta urbanização em saltos, o que favoreceu a especulação imobiliária. A adoção de políticas públicas federais para conformação de bairros distantes valorizou terrenos que se encontravam entre os conjuntos

habitacionais, tendo uma rede de avenidas e de transporte coletivo estruturado para estes novos bairros.

Figura 12 – Criação dos Conjuntos Habitacionais em João Pessoa-PB⁴³



Fonte: XISTO J., 2008, p.132.

⁴³ É importante observar que esta figura foi construída em 2008 e que assim, não representa a totalidade dos conjuntos habitacionais construídos após 1980. Entretanto, serve como referência para observarmos o processo de urbanização de João Pessoa a partir da lógica espacial de construção dos conjuntos habitacionais.

As linhas de ônibus 301-Mangabeira, 302-Mangabeira e 303-Mangabeira, que percorrem entre Bancários e Mangabeira, tiveram seus percursos constituídos para atender a construção das casas populares. Porém, essas construções foram, antes de tudo, condicionadas a uma lógica espacial que favorecia a especulação imobiliária. Estas linhas deram condições adequadas, por exemplo, para a valorização de terrenos no bairro do Anatolia, Jardim São Paulo e Jardim Cidade Universitária (Figura 13, página 95).

Diante disto, o transporte coletivo acaba aumentando a sua quilometragem rodada, fazendo com que os custos do serviço de ônibus aumentassem, pois a necessidade de maiores gastos como a gasolina contribuiu para a elevação da tarifa. Ao invés de se construir bairros próximos, foram construídos conjuntos habitacionais dispersos, elevando os custos do transporte, no interesse de atender a especulação imobiliária.

O próprio modelo de transporte rodoviário é propício para o surgimento dos “vazios” urbanos. A dispersão proporcionada pelo modelo sob-rodas faz com que o espaço seja constituído por um emaranhado de ruas (redes), ao contrário do modelo ferroviário que concentra as vias de transporte em um eixo bem definido como afirma Souza (2007) nos croquis hipotéticos das diferenças entre os sistemas de transporte.

A construção de conjuntos habitacionais nas cidades brasileiras é um dos grandes responsáveis pelo rápido avanço do tecido urbano, uma vez que as áreas escolhidas são sempre afastadas das cidades. Esse fato acaba “puxando” para longe os equipamentos urbanos, valorizando, por conseguinte, as terras que ficavam no meio do caminho. (MAIA, 2000, p. 27)

Os conjuntos habitacionais partiram de uma estratégia política bastante utilizada nas cidades brasileiras durante a Ditadura Militar para favorecer a indústria da construção civil, ao mesmo tempo em que dava uma resposta às demandas populares em relação à moradia, com vistas a legitimar o regime militar que sofria forte contestação social⁴⁴.

A Ditadura Militar, que se instaura em 1964, assume o poder com a estratégia básica de, segundo Schmidt (1983):

consistia de uma série de medidas voltadas para a reativação da economia e a exclusão de certos setores populares do jogo político. Economicamente, a estratégia visualizava uma reorientação da concentração das riquezas e da

⁴⁴“Vários estados brasileiros apresentavam manifestações pedindo o fim da Ditadura Militar. Todas elas foram repelidas com violência. Em Goiás, quatro estudantes foram baleados. No centro do Rio de Janeiro, jovens, artistas, jornalistas e políticos eram contidos pelas tropas militares a cavalo.” (HISTÓRIA BRASILEIRA, 2014)

renda, tanto para beneficiar a formação de capital fixo como aumentar o consumo de bens. Implicava, também, uma redução nos níveis dos salários reais (apesar do crescimento da produtividade no sistema inteiro), bem como incentivos aos das exportações (...) (p.83)

Figura 13 – Localização dos bairros Anatolia, Bancários, Jardim Cidade Universitária



Elaboração: José Carlos Dantas, 2014

No Governo do Presidente João Goulart, deposto pela Ditadura Militar, houve um colapso com o modelo liberal que predominava no Brasil desde o processo de redemocratização em 1946. As reformas de base, como a reforma agrária, por exemplo, propostas pelo governo, entravam em contradição com os interesses econômicos e políticos da elite brasileira, que a cada ano observava as suas taxas de lucro diminuir (SCHMIDT, 1983). As taxas de crescimento anual do PIB do Brasil decrescem de 1961 até 1964. Em 1961 o PIB cai de 10,3% para 5,3%, 1,5% e 2,4% em 1962, 1963 e 1964 (SCHMIDT, 1983).

Outro elemento fundamental para a instauração do golpe militar no Brasil foi a elite financeira internacional, representada pelos interesses estadunidenses. O apoio planejado pelos Estados Unidos (E.U.A) é possível de ser compreendido a partir do tipo de desenvolvimento na economia capitalista que é dependente, ou seja, o Brasil na Divisão Internacional do Trabalho (DIT) cumpre um papel de fornecimento de matérias-primas para as indústrias da burguesia internacional. Os rumos então, que contrariassem essa lógica de acumulação no território brasileiro afeta também os interesses das elites dos países centrais (FERNANDES, 2006).

Além disto, vale ressaltar, que no mundo se vivenciava o período da disputa pela hegemonia entre o bloco socialista (liderado pela URSS) e o capitalista (liderado pelos EUA) e que, qualquer governo que tomasse uma posição que se aproximasse com os governos socialista ou posições não subordinadas aos EUA, eram considerados inimigos pelo imperialismo estadunidense (BOGO, 2011).

Para responder a essa crise que afetava a economia brasileira, ou melhor, para dar repostas aos interesses da burguesia e da oligarquia brasileira que estavam preocupadas com suas taxas de lucros sendo reduzidas, várias políticas urbanas foram empreendidas pela Ditadura Militar para salvar os negócios do capital industrial (SCHMIDT, 1983).

Das diversas políticas traçadas pelo governo federal, uma delas foi a implementação do Sistema Federal de Habitação (SFH) e o Banco Nacional da Habitação (BNH), criados pela Lei 4.380, em 21 de agosto de 1964. Segundo Schmidt (1983), esses programas tinham uma dupla missão: a de “recuperar a economia através da adoção de investimentos maciços no setor de construção”, ao mesmo tempo que beneficiaria as massas urbanas “anônimas”, “a fim de gerar compromisso com um governo de legitimidade duvidosa”⁴⁵ (SCHMIDT, 1983, p.75).

⁴⁵ Um reflexo visível destas construções em João Pessoa é a quantidade de bairros que levam o nome dos presidentes ditadores daquele período, a exemplo de Geisel, Castelo Branco, Costa e Silva e até mesmo a mãe do ditador Figueiredo, Valentina Figueiredo, demonstrando o quanto eram almeçadas pelas lideranças políticas da

Os recursos do Banco Nacional de Habitação (BNH) foram provenientes inicialmente do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS), onde o empregador depositava neste banco 8% de todos os pagamentos feitos ao empregado. Em contrapartida, a estabilidade no trabalho após dez anos de serviço em empresas privadas foi extinta, não só a pedido dos capitalistas nacionais, mas também dos estrangeiros que se inquietaram com os “altos” custos trabalhistas (SCHMIDT, 1983).

A construção de casas populares, seja por meio do financiamento próprio ou dos conjuntos habitacionais⁴⁶, podem ser observadas por duas óticas que fazem parte da mesma faceta. A construção da casa própria gera emprego a partir do momento em que é necessário um aumento da força de trabalho na cidade para atender a demanda da construção civil. Por outro lado, a casa construída com geração de emprego, realiza o desejo do sonho da casa própria.

Segundo Bolaffi (1979), os objetivos da criação do BNH sempre foram explícitos. Baseado em um relatório do governo federal referente ao exercício de 1969, o autor aponta as seguintes metas da ditadura em relação ao programa:

1. coordenação da política habitacional e do financiamento para o saneamento; difusão da propriedade residencial, especialmente entre as classes menos favorecidas;
 - i. melhoria do padrão habitacional e do ambiente, bem como da eliminação das favelas;
 - ii. redução do preço da habitação pelo aumento da oferta, da economia de escala na produção, do aumento da produtividade nas indústrias da construção civil e redução de intermediários;
 - iii. melhoria sanitária da população;
 - iv. redistribuição regional dos investimentos;
 - v. estímulo a poupança privada e, conseqüentemente, ao investimento;
 - vi. aumento na eficiência da aplicação dos recursos estaduais e municipais;

elite paraibana em que, até mesmo os parentes dos ditadores eram gratificados com nomes de conjuntos habitacionais.

⁴⁶ Nos conjuntos habitacionais as casas são doadas pelo governo, no financiamento próprio o governo oferece crédito a população para a construção de suas casas

- vii. aumento de investimentos nas indústrias de construção civil, material de construção e de bens de consumo duráveis, inicialmente de forma acentuada – até o atendimento da demanda reprimida – e de forma atenuada, mas permanente, para o atendimento das demandas vegetativas e de reposição;
- viii. aumento da oferta de emprego, permitindo absorver mão-de-obra ociosa não especializada;
- ix. criação de polos de desenvolvimento com a consequente melhoria das condições de vida nas áreas rurais; (p.51)

Como se pôde observar nas metas apresentadas, além de beneficiar a construção civil com a intenção de alavancar a indústria, as metas que a Ditadura Militar almejava eram gerar emprego e, ao mesmo tempo, garantir a eliminação das favelas, diminuindo com o déficit habitacional. Bolaffi (1979) afirma que o objetivo de atender a demanda populacional urbana não foi cumprido, visto que no próprio relatório do BNH em 1971 apresentou o atendimento de apenas 24% da demanda populacional, ou seja, deixando 76% da população sem o programa. O autor conclui que, na verdade, a demanda, com o passar dos anos, foi aumentando e o problema, no qual o programa de habitação se propunha, não foi resolvido.

Bolaffi (1979) questiona o programa: “Ora, se o BNH não consegue e nem espera conseguir atingir os objetivos no qual foi criado, a que fins teria atendido ou estaria atendendo? Qual é a sua função real?” (p.54). E acrescenta ainda:

Desde a sua constituição, a orientação que inspirou todas as operações do BNH foi a de transmitir todas as suas funções para a iniciativa privada. O banco limita-se a arrecadar os recursos financeiros para em seguida transferi-los a uma variedade de agentes privados intermediários. Essa orientação foi tão marcada que, até recentemente, as prefeituras que sentiam necessidades eram compelidas por lei a elaborar planos urbanísticos para os seus municípios, só podem se qualificar para a obtenção de empréstimos junto ao Serviço Federal de Habitação e Urbanismo, se a elaboração dos referidos planos fosse confiada a empresas privadas (BOLAFFI, 1979, p.54).

A orientação do BNH foi voltada para atender principalmente a demanda das empresas privadas. Até mesmo no plano de elaboração, as empresas tinham interferências diretas no plano urbanístico. A participação no planejamento urbano explica o porquê dos conjuntos habitacionais serem tão dispersos no solo urbano, deixando espaços vazios para a especulação

imobiliária. O motivo se deve, como apresentou Bolaffi (1979) na citação acima, porque os próprios construtores interferiram no planejamento e detinham conhecimento que, com a construção de conjuntos habitacionais distantes um do outro, propiciaria, logo após a construção, a valorização de terrenos vazios entre as áreas urbanizadas.

Era necessário, na ótica das empresas, aproveitar a construção dos diversos conjuntos habitacionais na cidade financiados pelo governo, pois, em seguida, loteamentos de construtoras privadas seriam construídos com capital proveniente dos lucros dos conjuntos construídos anteriormente. Era uma forma de valorizar o terreno, principalmente com as avenidas abertas que não seriam aproveitadas pelo estado para a construção de conjuntos habitacionais. Era um investimento com recursos públicos para a expansão de mercado/lucro das construtoras privadas que ganharam *na* construção e *após* a construção com a valorização dos terrenos (BOLAFFI, 1979).

Na própria ordenação da cidade, na própria localização de equipamentos urbanos, as empresas são muitas vezes o Estado e o Estado são as empresas. Nestes momentos, é difícil saber até onde um não é o outro. O domínio das empresas sob o Estado, seja na esfera econômica do transporte, seja na esfera local ou global, é intrínseco às relações capitalistas. As empresas da construção civil com o “disfarce” do Estado executam um plano que promove a urbanização para a concentração de riqueza. É a urbanização capitalista, onde os interesses das elites financeiras dão rumo ao processo de ocupação do solo urbano (SINGER, 1987).

Um dos períodos que houve maiores taxas de crescimento da cidade de João Pessoa, em que foram extremamente aceleradas, foi o de 1960 a 1990, pelo incentivo do financiamento da casa própria e das construções dos conjuntos habitacionais na cidade. O Governo da Paraíba construiu diversos conjuntos habitacionais, principalmente na década de 1980. Neste período, como observamos, as taxas de crescimento populacional ficaram acima dos 40%, sendo de fundamental importância sua análise.

3.3 Políticas federais de transformações do espaço urbano de João Pessoa de 1960 a 1980

As intervenções do governo militar se iniciaram em João Pessoa no ano de 1963 com a construção do “Anel Rodoviário”, que tinha o objetivo de “Integração Nacional”, conformando “um sistema rodoviário que facilitasse a articulação de todas as localidades do país a um mercado nacional (LAVIERI & LAVIERI, 1999, p.43). Com a intenção, segundo Maia (2000) de:

imprimir maior fluidez ao tráfego que vinha se tornando cada vez mais intenso nas ligações com o interior do estado e com as demais regiões da capital, possibilitando “uma alternativa rodoviária ao escoamento de mercadorias do porto de Cabedelo, que até então se dava apenas pela via ferroviária (p.22)

As primeiras construções foram para financiamento individual através do BNH e SFH para as populações com renda mais baixa, sobretudo servidores públicos estaduais e federais. Muitas moradias foram construídas em localidades ao longo da Av. Epitácio Pessoa, nos bairros 13 de Maio, Ipês e Pedro Godim. Mas, a partir de 1967, houve um grande incentivo para a construção dos Conjuntos Habitacionais quando o BNH começou a gerir os recursos do Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS).

Em 1969, tem-se a construção da primeira etapa do Conjunto Castelo Branco (830 unidades), dando início à ocupação habitacional via sudeste, sendo esta primeira resultante da política de remoção de favelas⁴⁷. Nos primeiros anos de atuação, o SFH também financiou em João Pessoa casas destinadas a uma população com renda mais elevada. As casas, em sua maioria, eram situadas no eixo principal da Av. Epitácio Pessoa com ligação ao litoral (40% das residências) e nos bairros à beira-mar (30%) - Cabo Branco e Tambaú. Com isto, consolidava-se a ocupação por caráter permanente, já que, até então a beira-mar era constituída de casas de veraneio e pescadores. Ao mesmo tempo, esta ocupação gerava uma valorização do solo nestes bairros (LAVIERI & LAVIERI, 1999).

Na década de 1960, houve investimentos em serviços básicos, principalmente em água e luz, promovidos pelo Sistema Federal de Habitação (SFH), seja com os programas de conjunto habitacional, seja em financiamentos na área de desenvolvimento urbano. A questão foi que estes investimentos produziram dois efeitos: o de valorizar terrenos e o de estimular o processo de ocupação dos espaços vazios constituídos, aproveitando os serviços de água, luz e transporte que percorriam o caminho em direção ao conjunto habitacional. (LAVIERI & LAVIERI, 1999).

Na primeira metade da década de 1970, houve um direcionamento do (SFH) para casas com alto padrão, consolidando um adensamento populacional para área entre o Centro e os bairros das praias, reforçando uma tendência gradativa de expansão para os bairros do litoral: Cabo Branco, Tambaú, Manaíra e Bessa. Em relação aos conjuntos habitacionais, houve um decréscimo em relação aos anos de 1960 (-2,9%), ocorrendo ampliações para o Castelo Branco, Costa e Silva e Distrito Industrial (LAVIERI & LAVIERI, 1999).

47 Remoção da população da área onde veio a ser aberta a via alternativa que ligava o centro à praia: Av. Beira Rio (Lavieri & Lavieri, p. 44, 1999)

Na segunda metade da década de 1970, ocorre uma mudança nas ações governamentais em relação à política de construção dos conjuntos habitacionais, os dados apontam que houve: 115% de crescimento em relação ao período anterior. Os recursos disponíveis para a construção de casas individuais se tornaram mais escassos, fazendo com que o preço aumentasse. Neste período os movimentos de moradia começaram a ser organizar para dar respostas aos problemas enfrentados na cidade (LAVIERI & LAVIERI, 1999).

Os conjuntos construídos, em sua maioria, foram construídos em locais que reforçaram ainda mais a expansão da região sudeste da cidade – ampliação do Castelo Branco (187 unidade) e implantação do Ernani Sátiro (600), José Américo, Ernesto Geisel (1800) e José Vieira Diniz (296) (LAVIERI & LAVIERI, 1999).

Com os investimentos por parte do governo federal, houve um crescimento acelerado, a cidade cresceu 52,92% na década de 1980, gerando uma conurbação com os municípios vizinhos: Bayeux e Santa Rita. Este crescimento foi acompanhado pelo surgimento de favelas, passando de 16 para 31, ampliando-se ainda mais a partir da década de 1980⁴⁸ (LAVIERI & LAVIERI, 1999).

Na década de 1980, os maiores conjuntos habitacionais foram construídos em João Pessoa: Mangabeira I com 3238 unidades, Mangabeira II com 6344 unidades e Valentina Figueiredo com 4406 unidades.

No governo da Paraíba de Tarcísio Burity entre 1979 e 1983, houve intervenções que modificaram a dinâmica do espaço pessoense. Dentre as intervenções, destacam-se:

- reintegração de posse e remoção de populações de favelas (Beira Rio, Gauchinha, Ernani Sátiro, Vila Palha, etc.);
- construção do Espaço Cultural, situado no bairro de Tambauzinho;
- construção de conjuntos habitacionais – 8.492 unidades (Bancários, Radialistas, Esplanada, Anatólia, Grotão, Bairro das Indústrias, Mangabeira I e início do Mangabeiras II e Valentina Figueiredo); (LAVIERI & LAVIERI, 1999, p.47).

No governo Wilson Braga (1983-1987), as ações que produziram modificações no espaço urbano foram: a entrega de conjuntos habitacionais iniciados pelo governo anterior (Mangabeira II e Valentina I e II), investimentos na urbanização de favelas e em programas

48 Em 1989 a cidade contava com 150 favelas (LAVIERI & LAVIERI, 1999, p. 47).

habitacionais modestos com a utilização de material de taipa na construção por mutirões. (LAVIERI & LAVIERI, 1999).

Pela gestão municipal, no início da década 1980, houve um incremento por meio do “Projeto Cura” da construção de moradias de um alto padrão, sobretudo no Bairro dos Estados, Cristo e bairros da orla marítima (principalmente no Manaíra).

3.4 A década de 1990 à 2014

a fase que vai de 1585 até 1923 apresenta taxas percentuais de até 3% do total da área urbana atual. Depois num segunda etapa (1923-1954), verifica-se uma expansão acima de três por cento. Em seguida, entre 1954 e 1978, à área urbana vai evoluir de maneira mais acelerada e extensiva, com uma média de 9% de acréscimo em relação ao total da área no ano de 2004. (...) No período 1978 e 1994 a cidade cresceu comprometendo 46,39% de seu tamanho da área atual. Entre 1994 e 2004 a cidade inchou o equivalente a 27, 39% do tamanho da área atual. Para aferir o que ocorreu nesse lapso de tempo foram feitas comparações com períodos anteriores e constatou-se que a cidade aumentou mais de tamanho em todo o tempo que vai desde a sua fundação até o ano de 1954 (OLIVEIRA J. 2006, p.167).

A partir do que Oliveira J. (2006) nos apresenta sobre o processo de urbanização em João Pessoa, verifica-se que um dos maiores períodos de crescimento urbano se deu a partir de 1978, mas principalmente a partir de 1994 com o processo de crescimento econômico do Brasil e de João Pessoa.

Esta urbanização só foi possível, pois no período da Ditadura Militar no Brasil, houve o processo de concentração de capital nas cidades, aliado a um processo de “expulsão” dos trabalhadores do campo e da construção de conjuntos habitacionais que propiciaram toda uma estrutura para o crescimento urbano com taxas aceleradas a partir da década de 1990.

Atualmente a cidade está atravessando um período de crescimento da construção civil, em que a procura de casas aumentou na ordem dos 600% entre 2005 e 2010, ocasionando uma elevação no preço do imóvel em 154% (de 2005 a 2011). Na contramão dos preços dos imóveis a nível nacional que vêm desacelerando (G1 PARAÍBA, 2014).

Como as áreas centrais estão com um adensamento intenso, as áreas periféricas da cidade começam a se expandir. Estes preços dos imóveis, fruto da especulação imobiliária na cidade, acabam forçando os trabalhadores com menor renda a procurar lugares mais distantes da área central da cidade, fazendo com que eles precisem de mais tempo para chegar às zonas de trabalho da cidade (como a Av. Epitácio e Centro da Cidade). A inauguração de

loteamentos habitacional na região do Colinas do Sul (Foto 6 e Figura 14 na página 104) pelo governo estadual, por exemplo, só reforça esta tendência de crescimento da cidade ao sul (CEHAP, 2013).

Foto 6 – As moradias entregues no Colinas do Sul em 2013

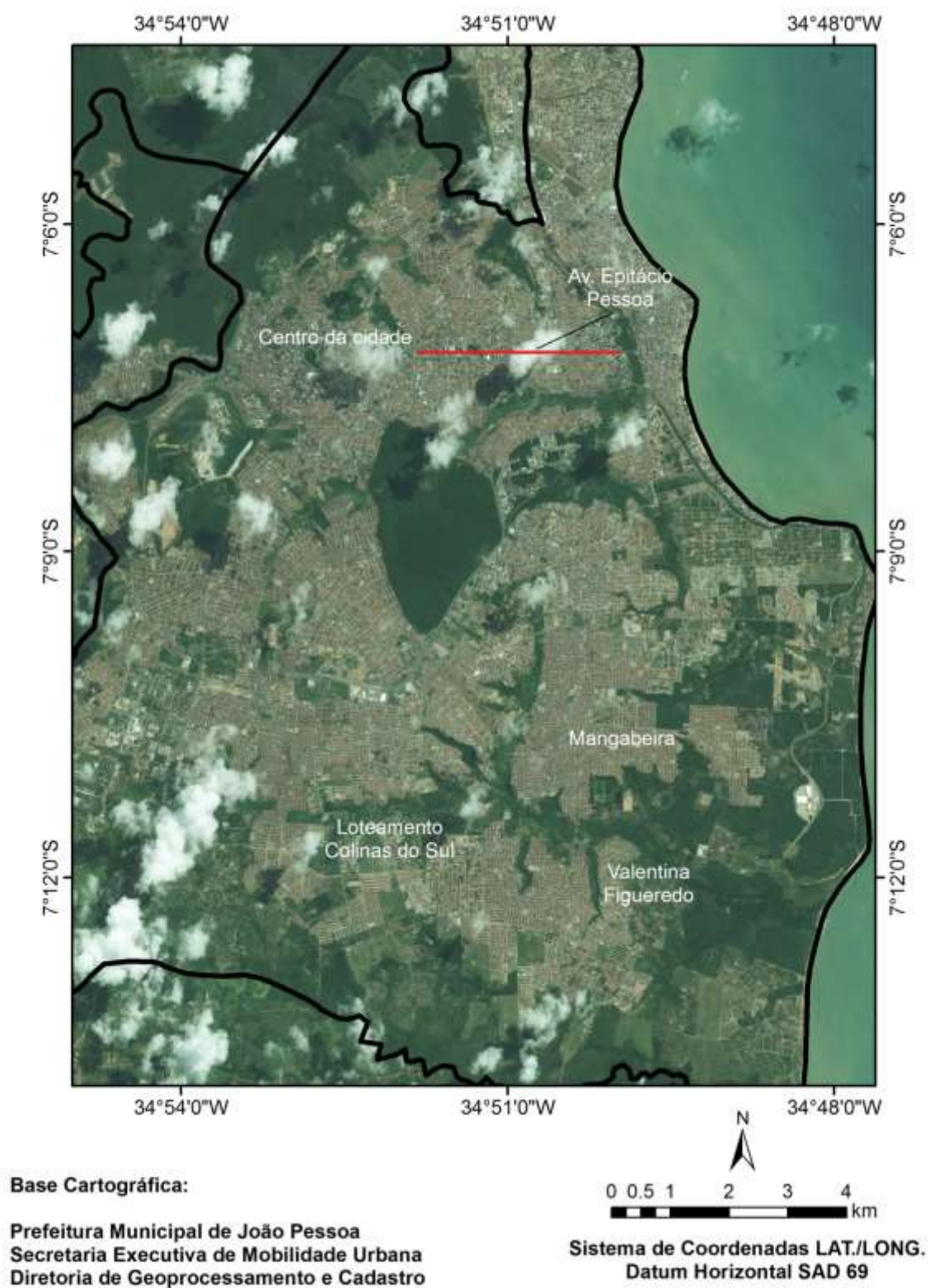


Fonte: Paraíba.PB, 2013

As altas taxas de urbanização correspondem, inclusive, ao processo de crescimento das vias de transporte e dos itinerários dos ônibus, tendo a especulação imobiliária como um fator fundamental para entender o ordenamento da cidade e as disposições das linhas de ônibus. A cidade acaba se transformando não em uma cidade para os trabalhadores, mas em uma cidade para os que têm e detêm o poder econômico e, conseqüentemente, político.. Assim, neste capítulo, observamos a intrínseca relação entre o capitalismo, o crescimento urbano e o transporte coletivo.

Figura 14 – Colinas do Sul e outras regiões da cidade de João Pessoa-PB

COLINAS DO SUL E OUTRAS REGIÕES DE JOÃO PESSOA, PB



Elaboração: José Carlos Dantas, 2014

CAPÍTULO 4 – A FORMAÇÃO DO SISTEMA DE ÔNIBUS EM JOÃO PESSOA

O sistema de transporte coletivo atualmente tem, em sua gestão, empresas privadas, que como qualquer outra empresa privada, tem como meta de funcionamento, a obtenção de lucro. Como destacamos no capítulo 1 e 2, em João Pessoa, os ônibus lotados, a quantidade elevada de tempo de espera e o preço da tarifa incompatível com as condições de vida da população têm relação direta com a gestão privada das empresas no ramo do transporte coletivo. No capítulo 3 observamos como a própria construção da cidade, é conformada a partir dos interesses empresariais.

O capítulo a seguir analisa o surgimento destas empresas de ônibus, voltando no tempo para entender como o processo de constituição destas conformou-se.

O objetivo é entender o presente olhando o passado, pois muitos dos problemas atuais enfrentados pelos usuários do sistema de ônibus se originaram nos primórdios da configuração do sistema de transporte coletivo na cidade. Uma questão a ser colocada em reflexão: seriam os problemas existentes inerentes ao sistema de transporte coletivo ou a lógica privada atuante no transporte proporcionou isto? E mais: aconteceram esses mesmos entraves à mobilidade urbana quando o sistema foi gerenciado por empresas estatais?

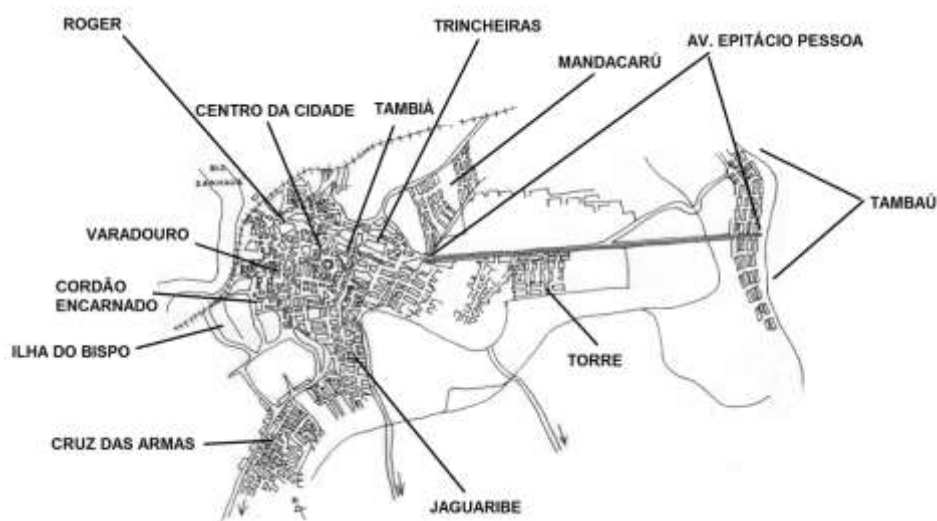
O ano de 2013 foi um ano diferenciado em que a população em massa foi às ruas em busca de seus direitos e fez com que a classe trabalhadora do sistema de ônibus se mobilizasse contra os seus patrões, algo que não ocorria desde 1996.

4.1 Do bonde ao ônibus em João Pessoa

Em João Pessoa, o primeiro sistema de transporte coletivo na cidade foi o bonde movido à tração animal criado em 1896. Já no século XX, em 1914, um ano depois da chegada da luz elétrica em João Pessoa, foi colocado em funcionamento o bonde elétrico (HENRIQUES, 1993).

Até 1940, a cidade de João Pessoa era a região correspondente ao Centro da Cidade, ao Varadouro e alguns bairros bem definidos, como Tambiá, Trincheiras, Jaguaribe, Cruz das Armas e Roger e ainda outros em formação: Mandacaru, Cordão Encarnado e Ilha do Bispo (Figura 15, página 106). O eixo de expansão da cidade era a porção leste (com a abertura da Avenida Epitácio Pessoa em direção a Tambaú) e oeste (Avenida Cruz das Armas) (HENRIQUES, 1993).

Figura 15 – Cróqui da cidade de João Pessoa em 1940



Fonte: Henriques, 1993;
Adaptação: Enver José (2014)

Devido à dependência da eletricidade, o bonde em João Pessoa não chegava a todos os lugares. O sistema de transporte, para a sua ampliação, necessitava da expansão da luz elétrica. O governo da Paraíba era responsável pela produção do serviço de eletricidade, enquanto a iniciativa privada ficava encarregada pela distribuição.

Foto 7 - Bonde circulando na praça Vidal de Negreiros (atual Ponto Cem Réis)



Fonte: Paraibanos, 2014

O bonde elétrico, durante seu funcionamento, foi alternando entre a iniciativa privada e estatal (gerenciada pelo governo da Paraíba). O serviço de bonde elétrico era operado pela

gestão estatal quando o mesmo não gerava rentabilidade para as empresas de bonde, que cobravam altos valores com um péssimo serviço de transporte (HENRIQUES, 1993).

Em 1933, por exemplo, o Governo da Paraíba teve que assumir o sistema de bonde:

O início dessa década, apesar da demanda de melhoramentos, foi marcado pelo mau serviço de transporte público coletivo devido principalmente às irregularidades ocorridas na Empresa Tração, Luz e Força, como: a deficiência de material e a precariedade do maquinário, a paralisação constante dos transportes sem capacidade para atender à extensão de linhas e o péssimo estado de conservação dos veículos antiquados. Houve tentativas no sentido de se obter soluções para o serviço elétrico da capital, com a aquisição de material para melhorar os trabalhos de iluminação e de viação urbana. Mas o processo de crise em que se encontrava o referido serviço continuou tão acelerado que levou o Estado a encampar a empresa em 27 de março de 1933, pelo decreto nº 373 (...) (HENRIQUES, 1993, p.153).

O péssimo serviço oferecido pela empresa “Tração, Luz e Força”, paralisando o transporte, com veículos velhos e sem capacidade de atender o serviço à população pessoense, fez com que o estado da Paraíba tomasse a medida de estatizar o serviço de bonde.

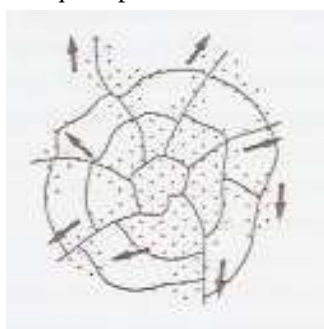
Desde o seu surgimento até os anos de 1950, o bonde foi o serviço preferencialmente utilizado pela população trabalhadora. O seu custo de acesso era menor do que outras modalidades de transporte, como o próprio ônibus, que surge em 1929, em João Pessoa, com a iniciativa privada, posteriormente estatizada na década de 1950 (HENRIQUES, 1993).

Entre as décadas de 1950 e 1960 ocorreu a desativação do bonde elétrico na cidade. Este fato fortaleceu o uso dos ônibus urbanos e dos automóveis, assim a indústria automobilística e petrolífera nacionalmente ganha força. Um dos principais motivos para a desativação do bonde elétrico foi devido ao barateamento dos custos do transporte movido a gasolina, incentivado pela gestão de Juscelino Kubitschek (JK) no Brasil. Além do mais, a nível internacional, as indústrias automobilísticas e petrolíferas estadunidenses acumularam bastante capital, fazendo com que o EUA se transformassem no maior Estado imperialista do mundo (RIOS, 1995).

Então, a mudança no modelo do transporte de bonde para o de rodovias (modelo automobilístico) está relacionado à mudança de hegemonia do capital internacional, em que a Inglaterra, principal fabricante de bonde, perde espaço comercial para os EUA, o grande produtor de petróleo e de automóveis, no Brasil. Essa alteração faz com que as empresas estadunidenses produzissem combustível e automóvel com um custo menor de produção do que no serviço de bonde (RIOS, 1995).

Com a mudança do modelo ferroviário para o rodoviário a partir de 1950, a dinâmica espacial se modifica, pois enquanto o modelo rodoviário possui um eixo de expansão disperso, a ferrovia tem um eixo de expansão centralizado. O modelo rodoviário favorece o aparecimento de vazios urbanos propícios à especulação imobiliária. Os gastos energéticos e de infraestrutura seriam, desta forma, maiores no modelo rodoviário. Podemos observar isso pelo croqui hipotético elaborado por Souza (2007), representados pelas Figuras 16 e 17 assim apontadas pelo autor.

Figura 16: Croqui hipotético, “Cidade Rodópolis”



Fonte: Souza (2007), p. 88

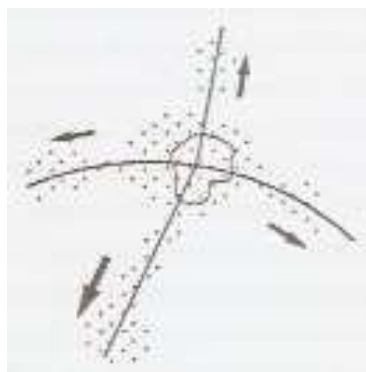
Segundo Souza (2007), na cidade hipotética “Rodópolis” (Figura 15), o transporte sobre rodas é predominante, tendo como consequência mais gastos com infraestrutura urbana, maior consumo geral de energia (combustível) e maior poluição do ar.

Na cidade hipotética “Trilhópolis” (Figura 16), para Souza (2007), existe um eixo de expansão bem definido, que como consequência, ocorre investimentos em infraestruturas mais bem direcionados para áreas ocupadas ao longo do eixo de circulação dos trilhos. Também há outros fatores: menor gasto com combustível e menor poluição atmosférica.

Segundo Vasconcellos (2000), outro problema existente com a substituição do modelo ferroviário pelo rodoviário é a questão dos acidentes de trânsito que são assustadoramente maiores pela grande quantidade de automóveis no trânsito. No Brasil, por ano, morrem 40 mil pessoas no trânsito e 365 mil pessoas ficam com lesões permanentes (LUDD, 2005).

Segundo Rios (1995), o Brasil, mesmo tendo dimensões continentais e possuindo uma das maiores jazidas de ferros do mundo na década de 1950, nem sequer era autossuficiente no petróleo, fez a escolha por um modelo de transporte voltado para os interesses das multinacionais.

Figura 17: Croqui hipotético, “Cidade Trilhópolis”



Fonte: Souza (2007), p. 88

A implantação desta política econômica ganha força principalmente a partir do governo de JK, em que, para incentivar o processo de industrialização no país, decide sediar indústrias estrangeiras no Brasil.

Milani (2010), ao debater sobre os transportes ferroviários no século XX, aponta o investimento nas multinacionais estrangeiras como um fator preponderante na tomada de decisão das construções de rodovias no país:

alguns dos setores mais dinâmicos, no caso os transportes, tiveram que se submeter ao capital externo, com investimentos de empresas multinacionais. Dessa maneira, foi implantada a indústria automobilística no país, que acabou por incentivar fortemente o desenvolvimento das rodovias. Foi exatamente nesse período que se verificaria o definhamento do sistema ferroviário, o qual já vinha recebendo investimentos cada vez menores, e a ascensão e solidificação das rodovias (p.66).

Esta política de atrelamento ao capital monopolista automobilístico faz com que o trem e o bonde, como serviço ofertado, fossem retirados das metas de planejamento dos governos estaduais e municipais. O modelo ferroviário era mais dispendioso do que o rodoviário e a política nacional de incentivo era hegemonizada pela indústria do automóvel. A mudança de prioridade, do modelo ferroviário para o automobilístico, foi beneficiada pelas políticas públicas federais que incentivaram o poder financeiro e político da indústria automobilística e, concomitantemente, a petrolífera. Ainda segundo Milani (2010):

o sistema rodoviário vinha se fortalecendo a partir do segundo governo Vargas (precisamente já no final do governo Dutra verificava-se tal mudança), no qual os investimentos em ferrovias foram 43% menores em relação às rodovias. Tal valor somente se acentuaria durante o governo de

JK, quando haveria investimentos em rodovias 70% maiores em relação ao transporte ferroviário (p.58).

A partir do incentivo dado pelo governo Dutra, como apresentou Milani (2010) acima, e JK ao modelo rodoviário de transporte, houve no Brasil o predomínio do automóvel, em que as discrepâncias entre velocidade entre as classes trabalhadoras e as elites se intensificaram. Por mais que existissem desigualdades econômicas resultantes da existência de classes sociais, antes do surgimento do automóvel, a pessoa mais rica não possuía um cavalo mais potente ou um trem/bonde com maior velocidade, apesar de existir tanto em um como em outro, vagões de primeira classe e charretes de luxo⁴⁹ (VASCONCELLOS, 2000). É a partir do automóvel que as diferenças econômicas entre as classes, e na própria classe trabalhadora, resultarão em velocidades discrepantes no deslocamento pela cidade (VASCONCELLOS, 2000).

Entretanto, apesar de o sistema de ônibus, por meio da indústria automobilística, ter ganhado preponderância a partir de 1950, este meio de transporte coletivo surgiu bem antes, tendo sua operação em concomitância com o sistema de bonde. Para compreendermos a lógica de operacionalização do sistema de ônibus, cabe resgatar sua história em João Pessoa para situarmos este sistema de transporte coletivo na atualidade.

4.2 O sistema de transporte coletivo: do surgimento dos primeiros ônibus em João Pessoa à criação da associação dos empresários de ônibus

A partir de 1929, os ônibus começaram a atuar em João Pessoa, nas ruas rudimentares através da Empresa Auto-ViaçãoParahyba, dividindo as ruas com os bondes. Essa atuação não era regulamentada pelo governo do estado da Paraíba (HENRIQUES, 2003).

Segundo Henriques (2003), as primeiras linhas de ônibus foram as seguintes: Centro-Gramame, passando por Cruz das Armas; Centro-Tambaú; Centro-Torre; e Centro Cabedelo (Figura 18, página 111).

Com o objetivo de coordenar o trânsito e a conduta dos motoristas, em 1930, foi criada pela Secretaria de Segurança Pública, a Inspetoria de Veículos. O motivo que levou a criação da Secretaria se deu pela quantidade de carros particulares e de alugueis de veículos que circularam em vias públicas. A secretaria procedeu à instalação de sinais luminosos nos

⁴⁹Apesar de que não eram todos que tinham acesso a um cavalo ou andavam nos mesmos vagões de trem.

principais cruzamentos, regularizaram-se as cartas dos motoristas⁵⁰ dos proprietários particulares, veículos de aluguel, etc. (HENRIQUES, 1993).

Figura 18 – Itinerário do ônibus urbano em 1930 em João Pessoa-PB



Fonte: Henriques, 1993
Adaptação: Enver José, 2014

É interessante observar que a Secretaria de Segurança Pública do Estado da Paraíba, na ausência de uma Secretaria dos transportes ou mesmo de uma Secretaria de Mobilidade Urbana – SEMOB⁵¹, assumiu a regulamentação em 1930. O aparecimento de diversos veículos era uma novidade que trouxe, possivelmente, problemas de segurança para a população pessoense, pois o surgimento de diversos veículos particulares provocava acidentes de trânsito, tornando-se assim um caso de segurança pública. Isso demonstra como a presença dos veículos circulando na cidade, começou a modificar as relações sociais em João Pessoa. Prováveis acidentes de trânsito estavam comprometendo vidas e destruindo veículos, alterando, desta forma, o trânsito nas vias em que operavam apenas os bondes, os cavalos e as carroças enquanto meios de transporte que ocupavam as vias de tráfego.

Só em 1 de Junho de 1934 ocorre a 1ª regulamentação no sistema de ônibus. Ela concretizou-se por meio de um Termo de Contrato entre o governo da Paraíba e a Empresa Auto-Viação Parahyba. O termo regulamentava um prazo de 10 anos para a exploração exclusiva no serviço de transporte coletivo de passageiros. A empresa passou também a prestar serviço de transporte de carga e bagagem dentro da zona urbana. A empresa fez o serviço de transporte até 1946, quando entrou em falência, pois não houve rentabilidade financeira para sustentação do negócio (HENRIQUES, 1993).

⁵⁰ O mesmo que carteira de motorista.

⁵¹ Atualmente é a que regulamenta a questão dos transportes coletivos no município de João Pessoa.

A década de 1950 foi marcada pela proliferação de empresários com os “marinetes (Foto 8)”⁵². Segundo Henriques (1993), por possuir “o itinerário flexível [os marinetes], contribuiu para a intensificação e ampliação da estrutura urbana da cidade” (p.176). Essa flexibilidade é fruto do próprio modelo rodoviário em que as vias de tráfego não precisariam de uma estrutura com alto investimento construído, em comparação aos bondes com a construção das linhas férreas, tendo desta forma, uma flexibilidade maior para atender as demandas das regiões da cidade que cresciam.

O sistema de transporte na década de 1950 foi marcado por turbulências. Os proprietários de ônibus, com meios de transportes bastante precários, elevaram a tarifa de ônibus sem consultar o governo. O governo da Paraíba não concordou com o aumento da tarifa e mandou suspender a elevação das passagens. A empresa Progresso, que atuava em João Pessoa, em resposta a decisão do governo em não aumentar a tarifa, retirou os ônibus de circulação e vendeu a um empresário de Recife-PE. Desta forma, a empresa foi desativada na capital paraibana (HENRIQUES, 1993).

Segundo Henriques (1993), o período de 1956 a 1961 foi marcado por diversos conflitos entre empresários de ônibus e o governo. Nesses conflitos, os proprietários do transporte coletivo realizavam greves, retirando a frota de circulação, para forçar uma elevação do preço da passagem⁵³.

Com a venda da empresa Progresso, o governo do estado da Paraíba decidiu abrir um edital de concorrência após impasse com os proprietários das marinetes, mas nenhuma empresa se habilitou para gerir o sistema de ônibus. Então, o governo decidiu assumir parte do sistema de ônibus e bonde com a aquisição de novos veículos a partir do Departamento dos Serviços Elétricos da Capital (DSEC), mesmo órgão dos serviços elétricos do estado. Segundo Oliveira J. (2006):

a população não tinha um sistema de transporte barato e eficiente, e isto levou o governo do Estado durante todo o ano de 1955 a recuperar nas oficinas do Departamento dos Serviços Elétricos da Capital – DSEC, e recondicionar os bondes. A linha do comércio voltou a circular depois de ficar mais de cinco anos desativada (p.85).

⁵²Antigo transporte coletivo de passageiro, constituído de uma carroceria de madeira sobre uma plataforma de uma camioneta (HENRIQUES,1993).

⁵³ É importante destacar que em suas análises, os autores Oliveira J. (2006) e Henriques (1993) não esclarecem sobre a participação da população em relação a cobranças de melhorias do transporte coletivo, apenas destacando o conflito entre governo e empresários, omitindo, dessa forma, a participação popular nestes processos decisórios.

Foto 8 – Ônibus da época, também chamados de “marinete” ou “bicudinha”



Fonte: Paraibanos, 2014

Linhas como Jaguaribe, Expedicionários, Mandacaru e Cruz das Armas eram de responsabilidade do governo em 1955. Aos poucos, as linhas da empresa do governo estavam alegando prejuízos. Segundo Henriques (1993) por conta da péssima administração no transporte, provocando em 1958 a desativação dos mesmos veículos do estado de circulação. Os jornais da época destacavam a falta de segurança mecânica dos transportes coletivos dos estados, além de relatar sobre os prejuízos. Os jornais também destacavam a criação destas empresas para facilitar o deslocamento dos mais pobres:

Finalmente entre umas das importantes medidas para recuperação dos serviços elétricos – ao lado de outro não menos necessário a atual Diretoria determinou a paralisação dos três últimos carros da frota do Estado que circulavam para bairros da capital. Essas derradeiras viaturas já em avançado estado de depreciação, não ofereciam mais segurança aos passageiros, além de serem uma fonte contínua de prejuízos para a autarquia. Os coletivos do Estado foram adquiridos há vários anos como se sabe para facilitar o transporte das classes pobres do centro para os subúrbios e vice-versa. Entretanto a finalidade nobre inspirou a administração que criou, não alcançou o objetivo daí sendo necessário à retirada de todos os carros das linhas. Uns por imprestabilidade outro pelo gravame que vinha carreando as finanças do Departamento de Serviços Elétricos. Para compor o prejuízo do povo, medidas outras já estão sendo tomadas. Jornal “O Norte”, 10 de agosto de 1958 (OLIVEIRA J., 2006, .87).

Segundo Oliveira J. (2006), as linhas de bondes e ônibus que eram de propriedade do Estado não foram desativadas pelo fato de estarem em prejuízo, mas “por outros motivos”, pois “A receita dos bondes e ônibus estavam em ascensão naqueles três primeiros meses do

ano de 1956, e esse não era o argumento para a sua desativação quatro anos depois” (p.87). De acordo com o autor, os ônibus e bondes estavam gerando lucros para o estado, isso ficou comprovado com a publicação do balancete do DSEC, no jornal *A União*, em 2 de Junho de 1956, que mostrava toda a situação financeira do departamento com as despesas e receitas dos serviços de energia, bonde e ônibus.

Nota Oficial: Tendo chegado ao conhecimento desta Diretoria que elementos estranhos ao atual quadro do D.S.E.C., vêm propalando boatos a cerca da queda de renda, que estaria ocorrendo após a posse da atual diretoria, transcrevo para esclarecimento da opinião pública o movimento de receita desta Autarquia no que respeita ao fornecimento de energia e serviços de transportes coletivos (*A União*, Junho de 1956 *apud* Oliveira J, 2006, p.87).

A partir de 1957, os bondes foram cada vez menos utilizados, com a desativação progressiva das linhas. As duas últimas linhas foram desativadas no início da década de 1960: linha Comércio e a linha Tambaú. Deixando desta forma de operar no governo de Pedro Godim (OLIVEIRA J., 2006).

As linhas de ônibus, assim como as de bonde, entraram em falência em 1958 e 1960, respectivamente. De acordo com Oliveira J. (2006), ainda explica que não houve justificativas plausíveis para a falência. Para o pesquisador, “outros motivos” levaram a empresa à falência, já que, em 1956, tanto as linhas de bonde como as de ônibus estavam apresentando lucros, de acordo com matéria publicada no jornal *A União*. Henriques (1993) aponta a má administração no serviço de transporte como razão da desativação. Mas afinal, qual foi o motivo da desativação das empresas de bonde e ônibus do Estado? Como pôde haver uma administração que gerava lucros para o Governo da Paraíba e, dois anos depois, os ônibus, e, quatro anos depois, os bondes estatais foram desativados pelo argumento de prejuízo, segundo matéria pública no jornal *O Norte*, em Agosto de 1958? Quais foram os “outros motivos” apontados por Oliveira J. (2006) mas não esclarecidos pelo autor? Para responder a estas questões, é necessário analisarmos alguns acontecimentos anteriores.

A decisão do DESC de retirar diversos tipos de veículos de João Pessoa, permitindo a circulação de apenas transportes coletivos do tipo “marinete”, fez com que surgissem as empresas de ônibus de João Pessoa. Segundo Santos (1996) *apud* Oliveira J. (2006):

Na segunda metade dos anos 50 e início dos anos 60, verifica-se a intervenções dos poderes públicos com vistas a reorganizar a oferta, reduzindo o número de operadores e induzindo a formação de empresas de ônibus (p.85).

A seguir, é possível observar os tipos de veículos que circularam na década de 1950. Segundo Henriques (1993), circularam os seguintes veículos naquela década:

- ônibus pertencentes a particulares sem itinerários e sem ordenação determinados pelo governo;
- sistema de kombis;
- adaptações feitas por muitos proprietários em seus veículos, registrando-os na Delegacia e colocando-os em circulação sem as devidas condições básicas de conforto, segurança ou estética
- Caminhões denominados popularmente de “beliscadas”, que eram adaptação com bancos na carroceria dos veículos e uma cobertura feita de improviso. (p.178)

Os serviços de transporte coletivo começaram a se concentrar em um número cada vez menor de proprietários, como consequência da regulamentação implantada na metade da década de 1950. A proibição de circulação, em João Pessoa, de outros veículos de transporte coletivo, transformou o ônibus como o modelo padrão de transporte por passageiros. Diante da regulamentação, só os proprietários com maior poder financeiro conseguiram a autorização do estado para gerir o transporte coletivo em João Pessoa, já que o preço das marinetes era superior em relação aos demais meios de transporte. Assim se constituíram as bases para o atual oligopólio do setor de transporte coletivo, com a regulamentação no final da década de 1950.

Com isso, o Estado, ao mesmo tempo em que retirou de circulação os veículos mais precários, consolida um maior poder de barganha e controle do transporte coletivo pelos empresários. Segundo Andrade (1986), em 1964 existiam 193 ônibus e marinetes atuando em João Pessoa, com 86 proprietários desse tipo de transporte. Entretanto, mesmo com a circulação de apenas marinetes/ônibus na década de 1950 autorizados pelo Estado, foram criadas linhas de ônibus e reativadas linhas de bonde pelo DSEC em algumas localidades, pois os proprietários do transporte não estavam realizando um bom serviço para a população em determinadas regiões, com ônibus precários, lotados e com tarifas elevadas.

Segundo Oliveira J. (2006), a criação de linhas estatais, incomodou os empresários do setor de transportes coletivo de João Pessoa:

Eram 12 ônibus novos distribuídos da seguinte forma: 06 ônibus na linha Cruz das Armas, 02 na linha circular Comércio, 02 na linha João Machado e

02 na linha Torre. O povo estava satisfeito com o benefício patrocinado pelo Estado, mas os proprietários das marinetes (lotação) estavam revoltados especialmente aqueles que atuavam em Cruz das Armas (p.85)⁵⁴

Após determinar a circulação apenas dos ônibus, o governo também estabeleceu tarifas diferenciadas para as empresas privadas e estatais, sendo mais baratas para as últimas. Provavelmente, os passageiros deixaram de usar os ônibus particulares para se deslocarem nos ônibus do estado, mesmo bastante lotados, já que os proprietários do transporte não gostaram da criação das linhas de ônibus, por causa da concorrência praticada com as linhas do governo. Prova disto foi a convocação de uma greve de proprietários em 1958 pelos empresários de ônibus. O governo da Paraíba atende à demanda deles, retirando 6 linhas do governo que trafegavam na Av. Cruz das Armas e distribuindo em outras localidades, beneficiando assim os proprietários de marinetes(OLIVEIRA J., 2006).

O controle das linhas de ônibus por algumas empresas e suas reivindicações atendidas pelo estado na década de 1950 demonstram o poderio nascente dos proprietários de ônibus que começam a pautar as políticas do governo. Ao mesmo tempo, é notória a conveniência do governo com as empresas, fazendo com que as linhas estatais de ônibus fossem redistribuídas para outras localidades a seus interesses.

O poder de organização política e financeira também se demonstra com a criação da Associação dos Transportes Coletivo de João Pessoa em 1961. Logo após as regulamentações do transporte coletivo na década de 1950 e do desaparecimento das linhas de ônibus e bondes estatais. Um dos fundadores da associação, o empresário Sebastião, dono da empresa Via Cruz das Armas que congregava vários proprietários é mencionado por Oliveira J.(2006):

Segundo Samuel Correia de Aragão, em depoimento ao autor, José Américo [governador da Paraíba] não só atendia o apelo de Sebastiao (indiretamente), mas também transformaria num líder, pois todos os proprietários de Cruz das Armas e de outras linhas passaram a procurá-lo quando tinha alguma dificuldade de resolver problemas junto às autoridades. Sebastião, como líder do Transporte Coletivo, anos depois fundava a Associação dos Coletivos e a Empresa Via Cruz das Armas congregando vários proprietários (p.86).

É possível que a influência dos empresários de ônibus junto ao governo tenha feito com que os interesses deles fossem atendidos, sendo responsáveis pelas desativações das linhas de ônibus e dos bondes estatais, pois estas linhas estavam ameaçando a lucratividade das empresas de transporte.

⁵⁴ Oliveira J. (2006) apenas cita as linhas, sem apresentar a espacialização delas.

Concomitante ao processo de desativação das linhas de bonde e ônibus estatais em João Pessoa, o sistema de transporte por bonde estava sendo desativado por todo o Brasil. De acordo com Rios (1995), o discurso da modernidade foi bastante utilizado como justificativa para a adoção do modelo rodoviário. Os bondes foram chamados de velharias, pois a representação de um Brasil “moderno” era o serviço de ônibus.

Nacionalmente, a política de incentivo a um novo modelo de transporte por rodas foi adotada. A instalação das empresas multinacionais da indústria automobilística foi um reflexo da prioridade dada principalmente a partir do governo de (JK). Consequentemente, o custo para a manutenção do bonde influenciou decisivamente para as mudanças na política de transporte, fazendo com que este transporte sob trilhos fosse inviável financeiramente. Porém, apesar das políticas nacionais terem elevado o custo de funcionamento do bonde, os empresários de ônibus podem ser considerados como decisivos no desaparecimento do bonde elétricos (RIOS, 1995).

A desativação do bonde é fruto de uma política de escala global (nacional/internacional), articulada com a escala local (João Pessoa), pois o barateamento nacionalmente do ônibus fez com que diversos proprietários surgissem em João Pessoa no serviço de transporte de passageiros. O global e o local neste sentido são unidades da realidade, do espaço, não podendo um ser concebido sem a existência do outro e do modo de produção capitalista vigente na sociedade. O Brasil, com a mudança de hegemonia do capital internacional, da Inglaterra para os EUA, demonstra a sua dependência a nível internacional do capital externo que influencia decisivamente o modelo de transporte nacional.

Santos (2012) discorre sobre o local e global em seu livro *Da Totalidade ao Lugar*:

O dado global, que é o conjunto de relações que caracterizam uma dada sociedade, tem um significado particular para cada lugar, mas este significado não pode ser senão apreendido do nível da totalidade (...). O espaço reproduz a totalidade social na media em que essas transformações são determinadas por necessidades sociais, econômicas e políticas. Assim, o espaço reproduz-se, ele mesmo, no interior da totalidade, quando evolui em função do modo de produção e de seus movimentos sucessivos (Santos, 2002, p.32/33).

O que faz com que esta hipótese ganhe respaldo é que, em João Pessoa, o governo do estado da Paraíba, através do (DSEC), além de possuir linhas de bonde também operacionalizava linhas de ônibus. Se a desativação do bonde fosse apenas uma ação direta das políticas a nível nacional, por que então o serviço de ônibus estatal desapareceu em 1958, antes mesmo do serviço de bonde estatal em 1960, já que em 1956 foi apresentado um

relatório das linhas do DSEC, tanto do bonde como do ônibus que apresentava lucros? A possibilidade é enorme das empresas estatais da DSEC terem sido desativadas pela influência das empresas de ônibus que se fortaleceram na década de 1950. Oliveira J. (2006) demonstrou que os motivos de prejuízos por parte da DSEC são insuficientes para apresentar a falência da empresa estatal, apenas afirmando que a extinção das linhas se deu a partir de “outros motivos”. A hipótese dos “outros motivos” pode ser esta: corrupção econômica das empresas de ônibus junto ao governo da Paraíba⁵⁵. Essa possibilidade se deve pelo fato das empresas estatais estarem em concorrência direta com as empresas privadas, tanto é que o governador José Américo, na década de 1950, atendeu às reivindicações das empresas de ônibus em Cruz das Armas ao deslocar 6 ônibus para outras regiões da cidade.

A expansão das empresas de ônibus com o passar dos anos vai fazer com que o sistema de transporte coletivo, partir da década de 1960, se transformasse, aos poucos, no domínio de poucas empresas de ônibus, transformando-se em um oligopólio do transporte. As empresas privadas de ônibus, ao longo dos anos, vão adquirindo uma capacidade de influência cada vez maior nos rumos do transporte de passageiros, pois “em um oligopólio, as firmas influenciam os preços de mercado e interagem entre si de forma estratégica” (MORAIS, 2006, p.8).

Neste momento, a monopolização das empresas de transporte coletivo se deu tanto pela influência de alguns grupos de proprietários frente ao governo, tanto como pela monopolização fruto da concorrência entre as empresas de transporte. Com o passar dos anos, os pequenos proprietários têm suas empresas compradas pelos grandes proprietários, concentrando assim as linhas de ônibus na cidade na posse de poucos.

Estas diversas medidas tomadas pelos governos, ocasionaram um processo de concentração das linhas de ônibus em poucas empresas, remetem-nos ao caráter de classe do Estado (HARVEY, 2006). O governo só assumiu o transporte coletivo nos momentos em que as empresas de transporte não obtinham lucros (década de 1930 e 1950), deixando de atender a população. Quando a economia favorecia a atividade comercial por meio do serviço dos transportes, as empresas privadas de ônibus de João Pessoa eram convocadas novamente para assumirem o serviço no lugar das empresas estatais. O transporte coletivo sempre esteve na posse das empresas privadas e os governos que se sucederam em João Pessoa não contrariaram essa lógica privatista do transporte.

⁵⁵ Só não podemos afirmar com “absoluta convicção” para não gerarmos “transtornos”, nem outros processos jurídicos contra o autor, ficaremos então no ramo das hipóteses.

4.3 O oligopólio do transporte coletivo

Na década de 1950, com o declínio do transporte sob trilhos e das empresas de ônibus estatais, ocorreu um processo de concentração no sistema de transporte de ônibus, por meio de sucessivas regulamentações que conduziram à formação da Associação de Transporte Coletivo em João Pessoa, no ano de 1961, como foi colocado.

Também discutimos sobre como o processo de urbanização acelerado ocasionou na cidade a necessidade, cada vez maior, da utilização do ônibus. Os ônibus começaram a chegar a lugares em que os bondes não chegavam, devido à flexibilização que este transporte possui, já que a capacidade de dispersão é maior, pois não depende da instalação de trilhos.

Como apresentado no item anterior, a década de 1960 foi marcada com diversos impasses entre o governo municipal e as empresas do sistema de ônibus. As empresas reivindicavam aumento da tarifa, ameaçando e retirando a frota de circulação, justificando a necessidade de elevação da passagem, alegando aumento no combustível, salários de motoristas, cobradores, etc (HENRIQUES, 1993).

É possível, nos diversos períodos de crise e ineficiência do sistema de transporte coletivo, seja no bonde ou no ônibus, que os usuários do transporte coletivo tenha protagonizado diversas manifestações. Se a qualidade do sistema do serviço é baixa, quem depende deste meio de transporte é o primeiro a sentir na pele as consequências do péssimo serviço. Dificilmente os governantes buscaram soluções para problemas aos quais não foram confrontados, se os mesmos (por serem da classe dominante) não usaram, e nem usam, o serviço de transporte de coletivo.

Já em 1966, com falta de investimento no setor do transporte por parte dos empresários, as marinetes voltaram a circular na cidade, muitas oriundas do Rio de Janeiro, onde haviam sido desativadas por não terem condições adequadas de funcionamento, sendo apenas retiradas de circulação em 1967 de João Pessoa (HENRIQUES, 1993). No ano de 1966 também ocorre “a anulação provisória de todos os contratos da Prefeitura Municipal com as empresas de transporte coletivo até a instalação de novos instrumentos legais pela Assessora Jurídica daquela edilidade” (HENRIQUES, 1993). Ou seja, a prefeitura cancelou as concessões das empresas de ônibus da época. Esta citação também revela, que a partir da década de 1960 a prefeitura municipal já assume o serviço de fiscalização do transporte coletivo no transporte de João Pessoa no lugar do governo do estado da Paraíba (HENRIQUES, 1993).

Em 1968, houve a mudança significativa no itinerário do sistema de transporte, onde os ônibus começaram a circular por dentro dos bairros, até então estes só circulavam nas principais avenidas da cidade. Essa transformação provocou a expansão dos trajetos das linhas ao mesmo tempo em que elevou a tarifa de ônibus por causa do maior custo no percurso (HENRIQUES, 1993).

Uma medida alicerçou as empresas a se monopolizarem foi colocada em prática pelo decreto N°338, de 16 de Julho de 1971. Segundo Andrade (1980), o decreto:

obrigava que todas as linhas da cidade se agregassem em empresas devidamente registradas na Junta Comercial do Estado. Surge então a Empresa Agregada (empresa de direita mas não de fato), pois cada empresa matinha sua própria fiscalização, quadro de horário e um maior controle possível de ônibus nos terminais de linhas onde existia despachantes pagos pela empresa (p.24).

Na década de 1970, ocorre a agregação e criação de várias linhas e proprietários de ônibus. Algumas das empresas fundadas foram a Empresa de Transporte Urbano Ltda (ETUR) (1970), a Empresa Marcos da Silva (1970), Empresa Mandacaruiense (1971), Empresa São Judas Tadeu (1978) e Empresa Nossa Senhoras das Neves (1978).

Estas empresas, ao que parece, surgem com a unificação ou com a compra de algumas empresas sob as outras. Segundo Henriques (1993) a empresa ETUR, por exemplo, surgiu a partir da unificação de várias empresas que atuavam nas linhas de ônibus do bairro de Cruz das Armas. Porém, é necessário um estudo mais afincado destas empresas, pois as pesquisas a este respeito são bastante escassas.

Em 1993, esse quadro das empresas se altera, provocando um processo de concentração pela compra das empresas de ônibus. Segundo Oliveira (1993), a composição das empresas era como apresentado no Quadro 6 (página 126).

Apenas três empresas permanecem existindo de 1970 a 1993 em comparação ao início da década de 1970. A quantidade de empresas não diminui, pelo contrário. Todavia, as linhas começam a se concentrar na Empresa Transporte Nacional de Passageiros Ltda. (Transnacional). Das 57 linhas existentes, 21 linhas, em 1993, pertencem a esta única empresa, totalizando 36,8%, mais do que 1/3 das linhas de ônibus de João Pessoa (CABRAL, 2010).

Quadro 6 – Empresas de ônibus existentes em João Pessoa em 1993

Empresas	Linhas de ônibus
Empresa Viação Boa Vista Ltda	05 linhas
Transporte MandacaruienseLtda	06 linhas
Transportes Urbanos João Pessoa Ltda	08 linhas
Transportes Marcos da Silva Ltda	06 linhas
Transporte Nacional de Passageiros Ltda	21 linhas
Transportes UrbanoLtda	04 linhas
Serviço Estadual de Transporte Urbano S/A (SETUSA)	07 linhas
TOTAL	57 linhas

Fonte: OLIVEIRA, M., 1993, p.97.

Em 1993 funcionava uma empresa chamada Setusa (Sistema Estadual de Transporte Urbano S/A), do governo da Paraíba, criada em 1988 após grandes manifestações populares que duraram 3 dias consecutivos de passeatas. É fundamental analisarmos a criação e o fim do Setusa, pois sua história revela o caráter de classe que permeia o funcionamento do sistema de transporte coletivo por ônibus em João Pessoa. (CABRAL, 2010).

Em Agosto de 1988, após o 8º aumento da passagem no ano, no oitavo mês ano, a população, representada em sua maioria pela categoria estudantil, se revolta, apedrejando e queimando cerca de 50 ônibus no Centro da Cidade de João Pessoa (Quadro 7, página 123).

A imagem a seguir demonstram os manifestantes deteriorando os ônibus, em resposta aos aumentos da passagem no transporte coletivo (Figura 19).

Os índices de inflação no final e início das décadas de 1980-1990 eram altíssimos, chegando a taxas exorbitantes que ultrapassavam a marca de 1000% e até atingindo 2700% no ano de 1993 (Quadro 8, página 123). As passagens de ônibus, os preços dos alimentos, do aluguel, de roupa, entre outras coisas, eram extremamente afetados por essas variações na inflação, fruto das crises periódicas do sistema capitalista. A década de 1980 foi marcada inclusive como a “década perdida”. Essa situação de aumentos constantes no preço do transporte só foi estabilizar-se a partir da implantação do Plano Real, iniciado no final do ano de 1994 (CABRAL, 2010).

Figura 19 - Manifestantes atirando pedra no ônibus da empresa de ônibus São Judas



Fonte: Jornal Correio da Paraíba, 18 de agosto de 1988 *apud* CABRAL (2010, p.50)

O Setusa é criado em um clima de lutas populares, onde o governador da Paraíba Tarcísio Burity congelou imediatamente as passagens de ônibus e cria essa nova empresa estatal. O Setusa cobrava tarifas mais baratas que as empresas privadas, assim como instituiu o direito do “Passe Livre” para os estudantes. Estes, com o fardamento da escola, poderiam entrar de graça no Setusa pela porta da frente (CABRAL, 2010).

Um ônibus lotado da empresa Setusa é apresentado na página 124, no qual possuía o lema “Decisão do Governo, Patrimônio do Povo”.

Quadro 7 - Aumento da passagem de ônibus em João Pessoa - 1988

Ano	Mês	Dia	Valor	% em relação ao último aumento
1987	-	-	Cr\$ 8,50	-
1988	Janeiro	20	Cr\$ 12,00	40,00%
	Fevereiro	-	-	0,00%
	Março	10	Cr\$ 15,00	25,00%
	Abril	10	Cr\$ 18,00	20,00%
	Maio	15	Cr\$ 22,00	22,22%
	Junho	15	Cr\$ 27,00	22,72%
	Julho	17	Cr\$ 36,00	33,33%
	Agosto		Cr\$ 36,00	0,00%
	Setembro	-	-	0,00%
	Outubro	-	-	0,00%
	Novembro	-	-	0,00%
	Dezembro	-	-	0,00%

Cruzado (Cr\$) vigente de 16/01/1986 a 15/01/1989⁵⁶

Fonte: Jornal “A União” *apud* Cabral, 2010, p.33

Quadro 8 - Brasil: taxas anuais de inflação (jan./dez.)

Anos	Taxas de inflação (%)
1986	65,0
1987	415,8
1988	1.037,6
1989	1.782,9
1990	1.476,71
1991	480,17
1992	1.157,84
1993	2.708,39
1994	909,67
1995	14,77
1996	9,33

Fonte: PINHO & VASCONCELLOS (2004) *apud* CABRAL (2010,p.29)

56 BANCO (2010).

Foto 9 - Ônibus lotado da empresa Setusa em João Pessoa (s.d.)



Fonte: Cabral (2010, p.78)

As primeiras linhas do SETUSA foram as circulares 1500, 5100, 2300, 3200, que pertenciam a um projeto idealizado pela Prefeitura Municipal e que pretendia criar a Empresa Municipal de Transporte Coletivo (EMTC). Interessante observar que estas linhas de transporte não foram assumidas por nenhuma empresa privada por alegarem que não seria rentáveis, o que motivou a Prefeitura de João Pessoa a idealizar o projeto (CABRAL, 2010).

Outras linhas de ônibus foram também criadas como o 1001/Mandacaru, 305/Mangabeira, e 601/Bessa. A criação da empresa Setusa incomodou os empresários do transporte, tendo diminuído a frota em consequência da redução da quantidade de passageiros em suas empresas privadas, por causa da concorrência da estatal. Ou seja, o Setusa estava diminuindo o lucro das operadoras privadas. Empresas privadas, como a Transnacional, que reclamava da existência do Setusa, cobrava do governo subsídio para compensar a diminuição do lucro, como mostra a matéria da imprensa local da época:

a Transnacional teve perda de 30% dos passageiros nos últimos 9 meses e reduziu em 12% a sua frota de operação. Antes do Setusa, segundo Agnelo, a Transnacional, transportava 100 mil passageiros/dia, quantia que desceu para 70 mil/dia, atualmente. Até outubro do ano passado ele tinha 76 veículos em operação e, hoje, está apenas com 67. Na carta enviada a STP, Agnelo sugere a criação de uma Câmara de Compensação Tarifária, “para que a tarifa seja distribuída de forma mais equilibrada para todo o sistema (Jornal Correio da Paraíba, Agosto de 1989 *apud* Cabral, 2010, p.69).

A concorrência se dava porque as linhas circulares do Setusa percorriam, em determinados locais, o mesmo percurso das linhas radiais das empresas privadas. Essas linhas circulares, portanto, faziam trajetos intra-bairros, ao contrário das linhas radiais que realizavam o percurso centro-bairro. Desta forma, os usuários, para chegarem a determinados

bairros antes do Setusa/Circulares, precisavam, muitas vezes, utilizar dois transportes, pagando assim duas tarifas. A implantação das linhas circulares proporcionou a diminuição dos gastos para os trabalhadores (CABRAL, 2010). O jornal local *A União* destaca que:

A estudante Cristina Soares Santana, 20 anos, disse que uma das grandes vantagens do Setusa é que com uma única passagem o usuário percorre vários bairros de João Pessoa, o que não acontece em linhas de outras empresas (Jornal “A União”, 16 de Junho de 1992 *apud* Cabral, 2010,p.68).

Com apenas uma única passagem, a população de João Pessoa começou a se deslocar por grandes distâncias, o que antes não era possível, pois, com o SETUSA, foram implementadas as linhas circulares na cidade que possuíam longos percursos, evitando que o usuário precisasse utilizar 2 ônibus e pagar 2 passagens. É importante frisar que, na época, não existia sistema de Terminal de Integração, como atualmente existe no Varadouro, e que só foi implantado no ano de 2005. Desta forma, os circulares cumpriam um papel de linhas com longo alcance de área.

Com uma tarifa mais baixa do que as operadoras privadas, a gratuidade estudantil e um longo percurso, o sistema de ônibus Setusa atraía a população para seu serviço de ônibus (CABRAL, 2010).

Desde sua criação até seu fim, em 1996, o Setusa possuiu apenas 50 ônibus na frota total da empresa, não sendo adquirido nenhum outro ônibus novo em 9 anos de existência (CABRAL, 2010).

Essa não renovação da frota promoveu ao longo dos anos uma redução gradativa na quantidade de passageiros transportados, como pode ser verificado no Quadro 9.

Analisando a redução na quantidade de passageiros do Setusa, Oliveira M. (1993) destaca:

As linhas, precisamente a 1001, 1500, 2300, 3200 e 5100 operadas pela SETUSA é que apresentam taxas de crescimento negativas, e até bastantes significativas. Segundo a Superintendência de Transportes Públicos de João Pessoa-STP, Empresa Estadual apresenta uma operação bastante deficitária, com horários irregulares, com números de viagens previstas não cumpridas, com ônibus (...) sem manutenção e sem renovação da frota (OLIVEIRA, M., 1993, p.128)

Quadro 9 - Número mensal de passageiros transportados e crescimento percentual da Empresa Setusa - 1989 à 1992 – Mês de Setembro

Nº da linha	Nome da Linha	Ano 1989	Ano 1990	Ano 1991	Ano 1992	Crescimento (%)
1001	Bairro das Ind./Manda.	198.486	155.143	145.846	115.996	- 41,56
1500	Circular	475.601	387.750	306.052	311.582	- 34,49
5100	Circular	510.023	389.525	296.521	285.936	- 43,94
2300	Circular	371.596	310.054	244.150	194.344	- 47,70
3200	Circular	366.573	301.058	277.982	174.213	- 52,47
601	Bessa	185.802	159.715	134.516	131.379	- 20,29
305	Mangabeira VII	-	-	-	50.320	-

Fonte: OLIVEIRA, M., 1993, p.123.

Apesar desta redução na quantidade de passageiros, o Setusa atraía um número bastante significativo de passageiros transportados, segundo Oliveira M. (1993).

Esta não renovação da frota não ocorreu nem no governo de Ronaldo Cunha Lima (1991 a 1994), nem por parte do governo de José Maranhão (1994 a 1998). Houve apenas reparações na frota de ônibus do Setusa.

Em 1996, o governador do estado da Paraíba, José Maranhão, entregou as linhas que ainda estavam operando para as empresas privadas, alegando que o Setusa estava gerando prejuízo por ser uma empresa estatal. As linhas de ônibus do Setusa foram aos poucos concedidas à iniciativa privada, com a concretização da terceirização dos serviços em 6 de maio de 1996. Os itinerários do SETUSA foram: 1500/5100 Circular, 2300/3200 Circular, 1001/Mandacaru, 305/Mangabeira, 601/Bessa e 002/Róger. Destas linhas, apenas uma foi destinada à empresa Mandacaruense (1001/Mandacaru-Bairro das Indústrias), enquanto as outras 6 foram concedidas à família Pereira do Nascimento, que era proprietária da maior empresa de ônibus da época, a Transnacional que, em 1993, detinha mais de 30% dos itinerários da cidade.

O pessoense conta, a partir de hoje, com um novo sistema de transporte coletivo. Para tanto, o governador José Maranhão, o presidente da Transnacional, Agnelo Cândido e o prefeito Chico Franca, assinaram ontem contrato de terceirização do Serviço Estadual de Transporte Urbanos (Setusa). “Trata-se de uma vitória da Paraíba. Além disso, os usuários ganham um novo moderno serviço, graças a compreensão do empresariado”, frisou Maranhão. (jornal A União, 7 de maio de 1996 apud Cabral, 2010, p.77)

Foi com este discurso que o governador do estado da Paraíba, José Maranhão, concretizou a terceirização do Sistema Estadual de Transporte Urbano (SETUSA), com a Lei estadual Nº 6030. A justificativa para ceder a concessão para as empresas privadas foi pela incapacidade financeira do estado em relação ao gerenciamento da empresa estatal. Abaixo, imagens do jornal *A União* que apresentam as sucatas dos ônibus das linhas do SETUSA (CABRAL, 2010).

Figura 20 - No pátio da empresa, vários ônibus se encontram parados e completamente sucateados em João Pessoa-PB.



Fonte: Jornal “A União”, 11 de Janeiro de 1995 *apud* Cabral (2010, p.77).

O discurso inicial do governo de José Maranhão era realizar leilões de ônibus para que o governo da Paraíba arrecadasse fundos para a compra de novos veículos.

O Governo do Estado, na tentativa de recuperar a frota do Setusa, está empreendendo uma política de substituição de seus ônibus, que começa pela venda de 20 ônibus, através de leilão, para que se possa adquirir novos veículos. (jornal *A União*, 7 de Abril de 1995 *apud* Cabral, 2010, p.77)

O contraditório da privatização das concessões da linha do SETUSA é que, alguns anos antes, a empresa de transporte coletivo, apesar de se encontrar com uma frota bastante reduzida (32 carros em funcionamento, os outros 18 estavam quebrados na garagem) ainda conseguia se manter sem nenhum prejuízo e com o financiamento do Estado (CABRAL, 2010).

O presidente do Setusa foi contundente ao assegurar que a empresa não gera prejuízos para o Estado. Os cofres públicos Estaduais fornecem, atualmente,

uma forma de subsídio, a quantia de 140 mil reais, por mês. (jornal *A União*, 11 de Janeiro de 1995 *apud* Cabral, 2010, p.77).

4.4 O oligopólio de 1990 ao século XXI

A década de 1990 é marcada pela formação do oligopólio dos transportes, fruto do poderio dos empresários, principalmente da família Pereira do Nascimento que cria três empresas: a Transnacional, a São Jorge e a Reunidas. As empresas da Família Pereira do Nascimento são divididas em nomes de dois proprietários na cidade de João Pessoa, Marcos Pereira do Nascimento (dono da São Jorge) e Alberto Pereira do Nascimento (Transnacional e Reunidas) (STtrans, 2008).

A criação de várias linhas de ônibus em João Pessoa, marcada pelo processo de urbanização da cidade, foi cada vez mais concentrada na propriedade da Família Pereira do Nascimento. Os itinerários, que no início de 1994, tinham em extensão 265 Km dão um salto para 380km em 2004, em apenas 10 anos, demonstrando como o rápido crescimento da cidade transforma diretamente o sistema de transporte, demandando ainda mais a criação de novas linhas de ônibus. A urbanização, ocorrida pós-construção dos conjuntos habitacionais, ocorre fruto do crescimento da construção civil em João Pessoa e da especulação imobiliária que se aproveitam dos vazios urbanos deixados nas décadas anteriores para obterem lucro na construção de loteamentos privados, prédios, assim como da venda de terrenos.

Quadro 10 – Itinerário de ônibus, vias e área urbana em João Pessoa (1954-2004)

Ano	Itinerários (Km)	Extensão das vias (Km)	Área (Km ²)	Índice Vias/Área (Km/Km ²)
1954	22,71	258,36	18,23	14,17
1972	*	381,76	29,01	13,16
1978	137,79	574,13	38,05	15,09
1983	182,5	875,91	58,68	14,93
1994	265,94	1259,79	80,32	15,68
2004	380,56	1863,07	110,61	16,84

*Sem dados

Fonte: OLIVEIRA, J. 2003, p.170

Os ônibus da antiga Setusa vão quase todos para a linha da Transnacional e para a São Jorge, ambos da família Pereira do Nascimento. A mesma família do que questionou, por

meio da Transnacional, a redução da frota de ônibus em 30% com a criação do Setusa (ver citação na página 124).

O oligopólio do transporte, constituído ao longo dos anos, chega em 2014 com 83% das linhas de ônibus concentrados na família Pereira do Nascimento (Gráfico 3, no capítulo 1, página 31). Número extremamente elevado se compararmos que esta mesma empresa, em 1993, em que possuía cerca de 30% das linhas.

É interessante observar que, para além das empresas de ônibus em João Pessoa, existem também as empresas de Alberto Pereira do Nascimento, em Cabedelo-PB (cidade cornubada à João Pessoa), Campina Grande-PB e Natal-RN. O poder financeiro crescente dos empresários do transporte coletivo faz com que eles expandam o seu mercado financeiro, ampliando-o inclusive para outras empresas do ramo do transporte como a *Unidas*, revendedora de peças e pneus de ônibus, quebrando com os intermediários e expandidos os seus lucros, pois desta forma compra a preço de custo os pneus, por exemplo (UNIDAS, 2014).

Diante deste processo, algumas questões merecerem ser refletidas e destacadas: a) o sucateamento e extinção do Setusa estava afetando o lucro dos empresários; b) houve a entrega de praticamente todas as linhas de ônibus para a Família Pereira do Nascimento, possuindo hoje a maior empresa de ônibus de João Pessoa; c) como o próprio governo do estado pode afirmar que a empresa Setusa não tinha capacidade de ser mantida, se no ano anterior ela não apresentava prejuízos para o governo do estado?; e d) Apenas as empresas privadas conseguem gerir o sistema de transporte? Há uma deficiência intrínseca, em que as empresas estatais, por serem estatais, nunca funcionam? Isso não seria o próprio atestado da incapacidade da gestão do governo? Afinal, a que respostas nos levam estas perguntas?

“A história primeiro acontece como tragédia, depois se repete como farsa”. A célebre frase de Karl Marx, no 18 Brumário, se encaixa perfeitamente à nossa realidade. Pela segunda vez, a história se repete em João Pessoa, demonstrando que o que se poderia apenas nos apresentar como um simples fato isolado se repete para nos mostrar que a história é uma história da luta de classes. Que a relação entre o desaparecimento, no final da década de 1960, das linhas de bonde e ônibus estatais e o desaparecimento do SETUSA fazem parte de um mesmo jogo de poder. O poderio da classe empresarial que, em 1996, está muito mais forte, com uma capacidade de influência sobre o sistema de transporte coletivo muito maior. A classe empresarial não aceita o funcionamento de um sistema de transporte coletivo que não ameace sua acumulação de riqueza.

O governo, por possuir gestões atreladas aos interesses da classe dominante, apenas é convocado quando o sistema de transporte coletivo está completamente caótico, quando a iniciativa privada não está dando conta da mobilidade dos habitantes da cidade. Assim foi constatado na metade da década de 1950, quando o sistema de bondes e ônibus da (DSEC) deixou de prestar o serviço de transporte, mesmo possuindo um sistema com lucros para o governo. Da mesma maneira o SETUSA que foi, provavelmente, propositalmente sucateado para servir como justificativa para a sua desativação e concessão para a iniciativa privada.

O direito à cidade está mediado pelo consumo para se ter acesso à cidade por meio do transporte. Os ônibus são propriedades privadas, não são controlados por aqueles que utilizam do transporte diariamente. Na verdade, estão na posse daqueles que vendem um serviço para a obtenção do lucro. O transporte coletivo foi constituído numa cidade em que o direito de ir e vir estão sendo determinado pelos empresários e pelos governos que, em poucos momentos da história, enfrentou os interesses empresariais. Porém, se os governos eleitos pela população não enfrentam os empresários de ônibus, há quem os enfrente: os trabalhadores do transporte.

4.5 Os trabalhadores do transporte coletivo de João Pessoa

Para que as pessoas se locomovam utilizando o transporte coletivo por ônibus, é necessário que haja quem trabalhe na condução dos veículos que locomova a população para as nas diversas localidades da cidade. O motorista de ônibus, apesar de não criar um produto com o seu trabalho, gera um serviço que produz lucro para os proprietários do meio de transporte.

Motoristas desempenham o papel de locomoção na condução de veículos, sem o seu trabalho “o ônibus não sai do lugar” e, conseqüentemente, as pessoas que dependem dele. Em João Pessoa e nas cidades que dependem do transporte coletivo o trabalho do motorista garante a existência dos demais trabalhos dos usuários de ônibus. Conduzir o ônibus, desta maneira, não é apenas um trabalho isolado dos demais trabalhos da cidade, é o que faz com que os diversos trabalhadores, de diversas regiões distintas, se “conectem” espacialmente para concretizar o trabalho em determinadas locais historicamente e espacialmente construídas para isso. O trabalho do motorista por meio do ônibus faz com que diversas atividades da cidade (de serviços e comércio) existam.

Outros trabalhadores também fazem com que o transporte coletivo funcione, como o cobrador. Este desempenha um papel “menos importante” para o usuário do transporte

coletivo, mas fundamental para as empresas de ônibus, pois sem a existência do cobrador, os empresários do transporte coletivo não arrecadam dinheiro para lucro e manutenção do sistema. Para o usuário, a categoria cobrador é não é tão essencial, pois este apenas cobra o valor da tarifa de ônibus, exigindo do usuário um preço para a utilização do serviço⁵⁷. Isto é tão verdade, que não se vê usuários dizendo ao cobrador “obrigado”⁵⁸, ao contrário do que fazem com o motorista. Isto não significa que o trabalho do cobrador seja menor ou que isto, de certa forma, justifique a enorme discrepância salarial entre as duas categorias⁵⁹, já que, como ser humano que necessita se reproduzir socialmente, a garantia de bons salários é fundamental para uma vida confortável. Porém, como a função do cobrador, dentro do sistema de transporte, requer menos qualificação profissional, os empresários remuneraram a categoria com menores salários.⁶⁰

A própria existência do cobrador no sistema de transporte coletivo demonstra a lógica mercadológica do transporte, pois é o que cobra uma tarifa no sistema de transporte coletivo, sua função representa que, para se ter acesso ao transporte coletivo, deve-se pagar. Talvez, o trabalho do cobrador possa ser encarado desta maneira pela condição atual do sistema de transporte, onde empresas privadas de ônibus arrecadam para a garantia de lucros, em que a qualidade de vida dos trabalhadores é posta em segundo plano. Sendo assim, a lógica lucrativa não só se limita à própria qualidade do transporte coletivo, mas atinge diretamente as relações de trabalho em que os trabalhadores estão submetidos por um transporte coletivo mercantilizado.

Além dos motoristas e cobradores, outros trabalhadores também fazem com que o sistema de transporte funcione. São os fiscais, tanto das empresas de ônibus que regulam os horários do trajeto, como aqueles que trabalham em órgãos municipais fiscalizadores (a SEMOB em João Pessoa). Os fiscais do transporte possuem uma função tanto da gestão técnica dos atrasos dos ônibus, assim como para regular o trabalho dos motoristas e

⁵⁷ Com a implementação da catraca eletrônica no ano de 2008, em João Pessoa, o trabalho do cobrador foi simplificado. Porém, longe de ter por objetivo facilitar o trabalho deste profissional, a bilhetagem eletrônica reduziu a quantidade de estudantes de 41% (2006) para 22% (2010) (SEMOB, 2014b), gerando, desta forma, uma maior lucratividade para empresário do transporte. Além do mais, o emprego do cobrador ficou ameaçado com o bilhete eletrônico, visto que, em algumas cidades conturbadas a João Pessoa como Cabedelo-PB, o emprego do cobrador é acumulado pelos motoristas, sem ocorrer um aumento salarial.

⁵⁸ Já ouvi relatos de pessoas que agradeceu ao cobrador dizendo “obrigado” e o mesmo retrucou e recebendo como resposta “obrigado, pelo quê?” (Informação Pessoal)

⁵⁹ A diferença entre o salário de cobrador e motorista é quase o dobro. Enquanto o motorista recebe cerca de R\$ 1.600 o cobrador ganha cerca de R\$ 800 (SEMOB, 2014c)

cobradores, coletando informações que servem de controle dos trabalhadores e do funcionamento do sistema de ônibus⁶¹.

Entre 1988 e 1996 os motoristas e cobradores reivindicaram constantemente melhorias salariais, travando lutas a nível nacional. Para que isto ocorresse os trabalhadores utilizavam a estratégia da greve.

A greve é uma ferramenta poderosa dos trabalhadores do transporte contra os empresários dos ônibus na luta por melhorias salariais. Sem trabalhadores, o transporte não funciona e conseqüentemente, além de afetar os lucros dos proprietários do sistema de ônibus, também afeta o comércio e demais atividades na cidade.

Poucos clientes, e falta de funcionários. Esse foi o resultado nas lojas comerciais de João Pessoa, causado com a greve dos motoristas de coletivos deflagrada anteontem. Segundo os gerentes de algumas lojas do centro da cidade, o movimento teve uma redução de 60 por cento. (jornal *A União*, 17 de janeiro de 1988 apud Cabral, 2010)

Entretanto, a greve não era apenas utilizada como forma de manifestação contra os baixos salários, mas também como um instrumento de luta contra injustiças sociais e planos governamentais. Adesões a greves nacionais realizadas pela Central Única dos Trabalhadores (CUT) contra Plano Verão, no governo Sarney, em 1989; Plano Collor II, em 1991; e contra a reforma da previdência no governo de Fernando Henrique Cardoso em 1996, sendo exemplos de lutas travadas pelos operadores do transporte coletivo.

O Quadro 11 (página 133) apresenta a ocorrência de greves, além de paralisações realizadas pelos trabalhadores do transporte.

No período de 9 anos, entre 1988 e 1996, foram 12 greves realizadas pelos trabalhadores do transporte, reivindicando aumento salarial, 4 greves com adesão a nível nacional e 2 paralisações, sendo uma em advertência aos empresários do transporte por melhores salários e outra contra a onda de violência por meio de assaltos sob os motoristas e cobradores de ônibus (CABRAL, 2010).

⁶¹ Pesquisa de campo realizada em Março de 2014 .

Quadro 11 – Greves e paralisações realizadas pelos trabalhadores do transporte – 1988 à 1996

Ano/Mês	Paralisação – motivos diversos	Greve – motivo: reivindicação salarial	Greve – motivo: adesão à greve geral
1988/Janeiro		X	
1989/Janeiro		X	
1989/Março			X
1990/Abril	X		
1990/Abril		X	
1990/Julho		X	
1991/Fevereiro		X	
1991/Março			X
1991/Maio			X
1991/Julho		X	
1991/Setembro		X	
1992/Junho		X	
1993/Junho		X	
1994/Março		X	
1995/Março	X		
1996/Junho			X
1996/Julho		X	
1996/Outubro		X	

Fonte: CABRAL, 2010, p.44

De 1994 até junho de 2014⁶², os operadores do sistema de transporte coletivo, por meio do Sindicato dos Motoristas e Cobradores de Ônibus da Paraíba, não organizaram nenhuma greve.

Entretanto, em julho de 2014, o sindicato, que tem como a principal liderança Antônio de Pádua, decidiu organizar uma greve. Essa greve reivindicava o aumento do salário na ordem dos 14%. A greve iniciou na segunda, dia 7 de Julho, com 100% da frota parada. No dia seguinte, sob determinação do Tribunal Regional do Trabalho, 60% voltou a circular (G1, 2014).

A greve terminou na quarta, 9 de julho de 2014, com um aumento do salário em 9%, o mesmo ajuste salarial do ano de 2013, ano em que não houve greve. Em entrevista com

⁶²Entrevista com cobrador “Françoa”, em Maio de 2014. Nome fictício para proteger identidade do trabalhador.

José⁶³, motorista da Unitrans, ele afirmou que essa greve era para aumentar a tarifa de ônibus, pois fazia 1 ano que a passagem não aumentava na cidade de João Pessoa. Esse argumento pode ser considerado, pois o prefeito da cidade aumentou a passagem de ônibus de R\$ 2,20 para R\$ 2,35 logo após o fim da greve. Segundo Jorge⁶⁴, foi uma estratégia utilizada pelo sindicato atual dos motoristas, em que os empresários de ônibus pressionaram a Prefeitura para conceder um aumento da passagem, mesmo em ano eleitoral. Isto sugere a ligação estreita entre as empresas de ônibus e o atual sindicato.

A gestão do sindicato é questionado, vivenciando conflitos com a oposição interna, principalmente, a partir das manifestações de junho de 2013.

No ano de 2013, em agosto, com a influência das manifestações de junho, motoristas e cobradores de ônibus se mobilizaram contra o atual sindicato dos motoristas de ônibus, reivindicando melhorias para a categoria. Abaixo, a matéria do Jornal da Paraíba que noticiou a manifestação dos motoristas:

Os motoristas e cobradores de ônibus da Capital realizaram ontem (03/07), em dois momentos, protestos por melhores salários e condições de trabalho. Primeiro se concentram em frente ao Lyceu Paraibano e saíram em passeata até a Superintendência Regional do Trabalho e Emprego da Paraíba (SRTE-PB), na Praça do Pavilhão do Chá. Lá ocorreu uma rodada de negociação entre o sindicato da categoria e os representantes patronais, que só ofereceram 8% de reajuste, enquanto os empregados reivindicavam 14%, entre outros pontos. O Sindicato dos Motoristas, no entanto, está sem representatividade na base da categoria, e muitos dos cerca de 300 trabalhadores presentes à negociação declararam não se sentirem representados pelo atual presidente da entidade, o Sr. Antônio de Pádua. Em determinada altura, instalou-se um impasse entre a posição do sindicato e sua própria base, e a negociação foi suspensa. Os funcionários então realizaram uma assembleia no auditório da SRTE, sem a presença da diretoria do sindicato, que deixou o prédio sob vaias, e deliberaram que não abririam mão da pauta inicial de reivindicações, incluindo o reajuste de 14%. (POLEMICA, 2014)

A notícia acima apresenta o conflito entre os trabalhadores do transporte e o atual sindicato dos motoristas e cobradores, demonstrando que o atual sindicato não representa de fato os interesses da categoria. A oposição do sindicato conseguiu mobilizar vários motoristas, que, em meio ao serviço, abandonaram diversos veículos na Lagoa, saindo do expediente de trabalho para participar da manifestação de rua ocorrida no dia 3 de julho.

⁶³Realizada em Julho de 2014. Nome fictício para proteger a identidade do trabalhador.

⁶⁴ Nome fictício, porém participante de um movimento popular;

Foto 10 - Assembleia dos motoristas em plena negociação salarial em João Pessoa-PB, 2013



Fonte: Polemica Paraíba, 2013

Essa mesma gestão de Antônio de Pádua, do dia 11 de Janeiro, no ano de 2011, se envolveu em uma manifestação contrária à mobilização contra o aumento das passagens que ocorreu de frente a Prefeitura Municipal, no Centro da Cidade de João Pessoa.

O sindicato do motorista, juntamente com 300 motoristas e cobradores, realizaram uma manifestação contrária à passeata majoritariamente estudantil de 80 pessoas. No momento em que os 80 manifestantes se deslocavam para a rua, o sindicato, com cerca de 300 motoristas e cobradores, partiram para cima dos manifestantes. Como relata Felipe Baunilha, do Levante Popular da Juventude:

O movimento “contra o aumento da passagem” decidiu sair de frente da Prefeitura Municipal e ir pela calçada até o Ponto Cem Réis, quando o movimento chegou na esquina da General Osório, na mesma rua da sede da Prefeitura, nós que estávamos na calçada fomos para a rua. Neste momento, o sindicato que estava a mais de 500 metros de distância partiu pra cima da gente, saíram de frente da Prefeitura e correram para nos agrediram. Na confusão generalizada, onde várias mulheres do nosso movimento foram agredidas, um motorista ficou machucado, ninguém sabe o que de fato aconteceu com ele, mas depois o sindicato acabou processando um companheiro nosso, que foi para o Tribunal, sendo injustamente acusado de ter arremessado uma bola de sinuca na cabeça do motorista.

Perguntando sobre porque os motoristas e cobradores estavam manifestando, Felipe Baunilha respondeu:

Estavam lá porque foram pagos para fazer uma manifestação contrária a nossa, soubemos que os motoristas e cobradores foram pagos em 30 reais. Muitos que estavam lá também foram obrigados, foram forçados a

comparecerem é tanto que muitos deles estavam tentando acalmar a violência provocada pelo sindicato.

No programa do Samuka, da rádio Correio, no programa Correio Verdade, no dia 6 de Fevereiro de 2011, um motorista entrou no ar por meio de uma ligação telefônica e, anonimamente, e falou “a classe não é burra”, afirmando que os motoristas e cobradores foram lá sendo pagos pelas empresas de ônibus. Rapidamente, o apresentador Samuka Duarte saiu em defesa das empresas, afirmando que “os empresários de ônibus jamais fariam isso”. Mario Tourinho, representante da Associação das Empresas de Transporte Coletivo (AETC), em seguida, participou ao vivo do programa negando que as empresas de ônibus tivessem algum tipo de participação na violência que os manifestantes sofreram no dia 11 de janeiro de 2011 (RÁDIO, 2011).

Em entrevista no dia 10 de maio de 2014, um cobrador de ônibus chamado França⁶⁵, confirmou que as empresas de ônibus pagaram para os manifestantes comparecerem à manifestação, assim como concederam dias de folgas para alguns que comparecem à mobilização. Questionado sobre o sindicato, França disse que o atual presidente Antônio Pádua está há 20 anos na gestão, sendo que desde 1996 não ocorria nenhuma greve.

A partir destes exemplos, podemos observar que o sindicato age como a própria classe empresarial dentro próprio sindicato, freando as lutas dos trabalhadores dentro das empresas de transporte coletivo e até mesmo fora delas, atuando a favor dos interesses das empresas de ônibus, indo, desta forma, contra os interesses populares, como a redução da passagem de ônibus.

Qualquer movimento de oposição por parte dos trabalhadores que surja para disputar as eleições contra a atual gestão do sindicato é rapidamente demitido pelas empresas de ônibus, de acordo com França. Em 2008, por exemplo, logo após as eleições e a conformação de chapa contra o sindicato da época, cerca de 14 trabalhadores foram demitidos, pois estes estavam contrariando os interesses do sindicato e das empresas de ônibus⁶⁶. Em Junho de 2013, após as manifestações dos motoristas e cobradores por melhorias salariais mais de 40 trabalhadores também foram demitidos, conforme afirma Josivaldo⁶⁷.

O sindicato de então, acaba funcionando como um amortecedor das lutas sociais contras as empresas de ônibus, atuando, para ter um mínimo de respaldo diante da categoria,

⁶⁵ Nome fictício de um cobrador e ônibus de João Pessoa. Ele mesmo escolheu este nome.

⁶⁶ Cobrador “Antônio” que concedeu depoimento no ano de 2009.

⁶⁷ Militante de um movimento social que participou das manifestações juntamente com os motoristas.

com práticas assistencialistas na organização de campeonatos de futebol, festas e assistência médica. Além do mais, o sindicato acaba atuando com a função que deveria ser do patrão, informando aos trabalhadores sobre a disposição das linhas e entrega de fardamentos⁶⁸.

Diante disto, os habitantes que dependem do transporte coletivo, seja para se deslocar ou trabalhar no ônibus, questionam a forma como o sistema de transporte coletivo funciona. Os empresários foram contestados constantemente, seja nas mobilizações que originaram o Setusa, seja nas manifestações dos trabalhadores do transporte.

Em junho de 2013, grandes mobilizações ocorreram com a pauta do transporte coletivo, questionando os aumentos da passagem e a qualidade do serviço oferecido. Há anos que a população não se mobilizava em massa como ocorreu no ano de 2013, influenciando em João Pessoa até mesmo os motoristas que foram as ruas. Entretanto, os problemas continuam a existir. Será que sempre os problemas enfrentados pelos usuários do transporte coletivo continuarão a existir? O que as manifestações podem apontar para as melhorias do sistema de ônibus? São questões para o debate do próximo capítulo.

⁶⁸ Informação Pessoal.

CAPÍTULO 5 – A LUTA PELO TRANSPORTE COLETIVO E AS MANIFESTAÇÕES DE JUNHO DE 2013

No serviço de transporte coletivo, determinados movimentos sociais e trabalhadores do transporte coletivo, questionam a lógica operacional do sistema de ônibus, em que os empresários, juntamente com os governos, determinam o seu funcionamento.

No capítulo anterior, vimos como o oligopólio do transporte coletivo foi se constituindo na cidade e observamos que os usuários de ônibus e trabalhadores do serviço de ônibus não aceitaram passivamente ao longo da história as regras impostas pelos empresários, questionando a lógica de operacionalização do serviço de transporte coletivo.

As lutas travadas sobre transporte coletivo em João Pessoa são bastante antigas. As manifestações que ocorreram em agosto de 1988 são um dos maiores exemplos disto, impactando de forma significativa na lógica de gestão do sistema de ônibus, com a introdução de um sistema estatal chamado Setusa que garantiu o *passage livre* para os estudantes, que foi extinto com o fim do sistema estatal em 1996.

No final do capítulo, observou-se que as empresas de ônibus não aceitam passivamente a organização dos trabalhadores e que, a todo instante, tentam controlar e impedir qualquer tipo de questionamento às empresas, utilizando o sindicato como ferramenta para “freiar” as reivindicações dos motoristas.

Este capítulo se propõe a analisar as recentes manifestações sobre transporte coletivo, compreendendo os movimentos sociais que se organizaram para contestar as decisões daqueles que decidem sobre os rumos da política de transporte coletivo de João Pessoa. Neste capítulo, serão analisadas principalmente as manifestações de junho que ocorreram na capital paraibana no ano de 2013, que questionaram a lógica mercadológica do sistema de transporte, lutando pela redução da tarifa, *passage livre* e melhoria da qualidade do transporte coletivo.

A importância de se analisar as manifestações de Junho de 2013 pela melhoria do sistema de transporte coletivo é compreender o próprio movimento de luta da classe trabalhadora. No mesmo ano de 2013, em João Pessoa, com o aumento da passagem de 2,20 para 2,30 em Janeiro, poucos foram às ruas e em pouco mais de 5 meses, mais de 20 mil pessoas estavam protestando. O que fez com que essa enorme quantidade de pessoas fossem às ruas? Como explicar esse movimento em todo o Brasil? São perguntas que tentaremos responder, compreendendo que o assunto não se esgota nas considerações que iremos desenvolver, além do mais, muitos pesquisadores estão estudando e amadurecendo teoricamente sobre este fenômeno ocorrido em junho de 2013.

5.1 Conjuntura Nacional

5.1.1 Os manifestantes e suas motivações

As mobilizações contra o aumento da passagem, como observamos anteriormente, é uma luta travada há muito tempo, porém, até então, esta luta não tinha ganhado um caráter tão massivo nacionalmente como ocorreu em junho de 2013 no Brasil.

Em junho de 2013, as mobilizações contra o aumento da passagem de ônibus foram realizadas em todo o Brasil. Foram mais de 150 cidades em todo o país que participaram das manifestações. Elas foram consideradas as maiores mobilizações, desde o *Fora Collor* de 1992⁶⁹ (CARTA CAPITAL, 2013).

O aumento da tarifa, a forte repressão policial⁷⁰ ocorrida em São Paulo e em diversas outras capitais do país, aliado a uma mídia televisiva que se posicionou contrária, num primeiro momento, às reivindicações e a não garantia de direitos sociais pelos governos, motivaram a população a ir às ruas pautando diversas outras reivindicações como saúde e educação. Essa onda de protestos se alastrou por todo país. Mesmo nas regiões em que o aumento da passagem não ocorreu e em cidades que nem sequer a pauta sobre o transporte foi reivindicada, surgindo outras bandeiras progressistas que cobravam melhorias e acesso a direitos sociais.

Antes mesmo de entrarmos no desdobramento das passeatas em João Pessoa, é fundamental discutir sobre os indivíduos que participaram destas manifestações em todo o Brasil. Algumas pesquisas foram realizadas na época pelo Ibope e Datafolha, que demonstram o perfil sobre os manifestantes e o que os motivava a ir para as ruas. Um dos resultados marcantes foi que 63% dos participantes da manifestação tinha perfil juvenil, tendo idade entre 14 e 29 anos; 87% se mobilizaram por meio das redes sociais; 49% tinha renda acima de 5 salários mínimos; e 46% da população nunca tinha antes participado de nenhuma manifestação anteriormente (CARTILHA PLEBISCITO POPULAR, 2014). Essa demonstração da idade, da renda familiar e também da forma em que se mobilizaram (redes sociais) mostra que os manifestantes que foram para a rua fazem parte de uma classe

⁶⁹ Manifestações ocorridas no ano de 1992 que contribuíram para o a *impeachment* do presidente do Brasil, Fernando de Collor de Mello.

⁷⁰“O uso desmedido da força atraiu a atenção e a simpatia do grande público. Inicia-se, então, a segunda etapa do movimento, com as manifestações de 17, 18, 19 e 20 de junho, quando alcança o auge. Agora outras frações da sociedade entram espontaneamente em cena, multiplicando por mil a potência dos protestos, mas simultaneamente tornando vagas as suas demandas. De milhares, as contas de gente na rua passam a centenas de milhares.” (SINGER, 2013).

trabalhadora juvenil e com renda familiar superior *ao salário mínimo necessário*, segundo o Departamento Intersindical de Estudos Sociais e Econômicos (DIEESE)⁷¹.

Os manifestantes que foram às mobilizações, segundo Armando Boito Jr. (2013), fazem parte de um estrato de renda médio e o seu descontentamento, deve-se ao fato deste setor, ou pelo menos parte dele, não ter tido grandes ganhos no governo do Partido dos Trabalhadores (PT), conforme apresenta Boito Jr:

As classes médias⁷² são um setor social heterogêneo e raramente intervêm de maneira unificada no processo político. A fração da classe média que puxou as manifestações tem alta escolaridade para os padrões brasileiros e viu a sua formação escolar ser depreciada pelos rumos do capitalismo em nosso país. Essa fração não se integrou ao modelo capitalista neoliberal e tampouco se viu contemplada pela reforma que o neodesenvolvimentismo⁷³ do PT promoveu nesse modelo. Em dez anos de governos petistas, foram criados cerca de 20 milhões de empregos, mas a maioria foram postos de trabalho que requerem pouca formação e oferecem remuneração entre um e dois salários mínimos. O PT afastou-se dessa fração da classe média (2013).

Pisardo (2013) tem uma leitura semelhante à de Boito Jr. (2013) ao afirmar que, em relação aos gastos de saúde e educação, apesar do elevado aumento no governo do PT (2001 - 2013), não houve impactos significativos para a classe média. No sistema de saúde, a classe média não saiu do sistema privado de saúde, pois a melhoria na qualidade da saúde pública não foi suficiente suficientemente satisfatória para a migração. Em relação à educação, também o mesmo ocorreu, conforme menciona o autor:

⁷¹ Em Junho de 2013, o salário mínimo no Brasil era de 678 reais, o salário mínimo necessário para o DIEESE era de 2750 reais. Julho de 2014, o salário mínimo no Brasil é de 724 reais e o salário mínimo necessário, segundo o DIEESE é de R\$ 2.915,00. O Departamento Intersindical de Estatísticas e Estudos Socioeconômicos (DIEESE) realiza um que é publicado mensalmente. A renda mínima necessária diz respeito a uma família de 2 adultos e 2 crianças viverem no Brasil, sendo uma “estimativa do que deveria ser o salário mínimo vigente e (...) um instrumento utilizado pelo sindicato dos trabalhadores para denunciar do preceito institucional que estabelece as bases de determinação da menor remuneração que vigora no país” (DIEESE, 2014)

⁷² O autor utiliza o termo “classe média” para demonstrar que existe um estrato de renda da classe trabalhadora que tem rendimento superior a um salário mínimo. “Como resultado, dos vinte milhões de empregos criados no governo petista, cerca de 90% são compostos por postos de trabalho que exigem baixa remuneração. Há um setor da classe média que está marginalizado nessa política de crescimento (...) este setor tem saído às ruas, professores, estudantes e outros. (BOITO JR, 2013, IFCH). Existem críticas em relação ao termo classe média, pois dá a entender a ideia de que esta não é classe trabalhadora, porém a identificação do estrato de renda é útil para a análise.

⁷³ Armando Boito vai afirmar que o Neodesenvolvimentismo é “o desenvolvimentismo da época do capitalismo neoliberal” que surge a partir do Governo do Partido dos Trabalhadores (PT). Possuindo as seguintes características “a) políticas de recuperação do salário mínimo e de transferência de renda que aumentaram o poder aquisitivo das camadas mais pobres, isto é, daqueles que apresentam maior propensão ao consumo; b) forte elevação da dotação orçamentária do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico (BNDES) para financiamento das grandes empresas nacionais a uma taxa de juro favorecida ou subsidiada; c) política externa de apoio às grandes empresas brasileiras ou instaladas no Brasil para exportação de mercadorias e de capitais (DALLA COSTA, 2012); d) política econômica anticíclica – medidas para manter a demanda agregada nos momentos de crise econômica e e) incremento do investimento estatal em infraestrutura.” (BOITO JR, 2012)

Enquanto na educação básica o salto de investimento foi de 3,7% para 5%, no ensino superior estes permaneceram praticamente estáveis (entre 0,9 e 1% do PIB)⁷⁴. Como a classe média, historicamente, recorre à educação privada nos níveis básicos e ao ensino superior público nos níveis superiores, tampouco foi palpável, para ela, qualquer avanço relevante nessa área (PISARDO, 2013).

Singer (2013) tem uma posição um pouco diferenciada da de Boito Jr.(2013), quando ele assinala que existem duas visões acerca da composição social dos manifestantes nas chamadas “Jornadas de Junho”. Uma é que houve uma presença muito forte da classe média, outra chega a observar a forte presença do “precariado”. Para o autor, ele enxerga da seguinte maneira:

Houve dois pontos de vista sobre a composição social dos acontecimentos de junho. O primeiro identificou neles uma extração predominante de classe média, enquanto o segundo tendeu a enxergar uma forte presença do precariado: "a massa formada por trabalhadores desqualificados e semiqualeificados que entram e saem rapidamente do mercado de trabalho". Analisando as pesquisas disponíveis, gostaria de sugerir uma terceira hipótese: a de que elas possam ter sido simultaneamente as duas coisas, a saber, tanto expressão de uma classe média tradicional inconformada com diferentes aspectos da realidade nacional quanto um reflexo daquilo que prefiro denominar de novo proletariado, mas cujas características se aproximam, no caso, daquelas atribuídas ao precariado pelos autores que preferem tal denominação: trata-se dos trabalhadores, em geral jovens, que conseguiram emprego com carteira assinada na década lulista (2003-2013), mas que padecem com baixa remuneração, alta rotatividade e más condições de trabalho.

Para comprovar sua hipótese, da presença da classe média inconformada e dos “precariados”, que seriam os trabalhadores com carteira assinada com baixa remuneração, o pesquisador analisou a idade dos manifestantes, a escolaridade e a renda familiar mensal.

No Quadro 12, a idade dos manifestantes nos apresenta a composição majoritária dos participantes das passeatas. A maioria é de jovens de 12 a 15 anos, com uma participação menor de pessoas entre 26 a 35 anos de idade (“idade intermediária”) e ainda mais diminuta quando observamos a presença de pessoas acima dos 36 anos de idade. Singer observa:

Apesar da tendência à maior mistura Inter geracional, é nítido que a porcentagem sempre caía à medida que se caminhava em direção a idades

⁷⁴ Interessante observar que no ensino público houve um aumento significativo na oferta das vagas para o ensino superior (aumento de 60% das vagas na graduação), com o programa REUNI (MEC, 2012). Entretanto, esta medida veio acompanhada da adoção das cotas para estudantes de escolas públicas em 50% das vagas. Faça as correções

mais avançadas, sendo mínima a adesão de adultos com mais de 50 (5% em São Paulo) ou 60 anos (2% no Rio de Janeiro). Foi, portanto, um movimento formado por base majoritária de jovens, complementada por significativo contingente de jovens adultos (aproximadamente de 26 a 39 anos), com pequena inserção de adultos da meia-idade para cima. Somados, os dois blocos principais agregavam cerca de 80% dos que estavam na rua (2013).

Quadro 12 – Idade dos manifestantes

QUADRO I

Idade dos manifestantes

Faixas	São Paulo 17/06	São Paulo 20/06	Rio de Janeiro 20/06	Oito capitais 20/06	Belo Horizonte 22/06
Mais jovens	53% (12 a 25)	51% (12 a 25)	41% (15 a 24)	43% (14 a 24)	55% (Até 25)
Idade intermediária	35% (26 a 35)	31% (26 a 35)	39% (25 a 34)	38% (25 a 39)	29% (26 a 39)
Mais velhos	12% (acima de 36)	19% (acima de 36)	20% (acima de 35)	19% (acima de 40)	17% (Acima de 40)
Total	100%	100%	100%	100%	100%

Fonte: Para São Paulo, Datafolha. Para Rio de Janeiro, Plus Marketing. Para oito capitais, Ibope. Para Belo Horizonte, Innovare.

Fonte: Singer (2013)

O Quadro 12 apresenta a escolaridade dos participantes, no qual as taxas de pessoas que possuíam ensino superior completo foram altas em São Paulo (acima de 70%) e Belo Horizonte (68%), com parcela significativa nas demais cidades do país como no Rio de Janeiro. No Rio de Janeiro e em Belo Horizonte tiveram forte composição de pessoas com ensino médio completo. O fato de existir essa enorme parcela de estudantes universitários pode indicar a massiva presença da classe média, segundo Singer (2013), uma vez que os diplomas universitários, segundo o autor, não passavam da marca dos 18% da população paulista em 2010:

a informação torna plausível uma influência relevante da classe média *tradicional* nas manifestações, como propuseram alguns analistas, uma vez que, apesar das importantes transformações recentes, em que um

contingente de jovens de baixa renda ingressou no ensino superior, é provável que, na maioria dos casos, a posse do diploma seja elemento distintivo de pertença à camada que já se estabeleceu há pelo menos uma geração. Mesmo no Rio de Janeiro e em Belo Horizonte, onde as manifestações teriam apresentado conotação mais popular, os institutos encontraram respectivamente 34% e 33% de diplomados no ensino superior (SINGER, 2013).

Quadro 13 – Escolaridade dos manifestantes

QUADRO 2
Escolaridade dos manifestantes

Faixas	São Paulo 17/06	São Paulo 20/06	Rio de Janeiro 20/06	Oito capitais 20/06	Belo Horizonte 22/06
Mais baixa	1% (Fund.)	2% (Fund.)	14% (Fund.)	8% (Médio incomp.)	4% (Fund.)
Intermediária	22% (Médio)	20% (Médio)	52% (Médio comp./ Sup. inc.)	49% (Médio comp./ Sup. inc.)	31% (Médio)
Alta	77% (Sup.)	78% (Sup.)	34% (Sup. comp.)	43% (Sup. comp.)	66% (Sup.)
Total	100%	100%	100%	100%	100%

Fonte: Para São Paulo, Darafolha. Para Rio de Janeiro, Plus Marketing. Para oito capitais, Ibope. Para Belo Horizonte, Innovare.

Fonte: Singer (2013)

Entretanto, um cenário diferenciado se observa no Quadro 14:

Houve 15% com renda familiar mensal até dois salários mínimos nas oito capitais e 20% em Belo Horizonte. Somados aos que tinham entre dois e cinco salários mínimos familiares mensais, que estão dentro do que se pode considerar baixo rendimento no Brasil, no conjunto *respondiam por cerca de 50% dos manifestantes*. Em outras palavras, uma parte substantiva estava na metade inferior da distribuição de renda, criando um contraste em relação à imagem que havia sido sugerida pela escolaridade, dimensão na qual a quase totalidade dos manifestantes encontrava-se na metade superior (SINGER, 2013)

Quadro 14 - Renda familiar mensal dos manifestantes

QUADRO 3**Renda familiar mensal dos manifestantes**

Faixas	Rio de Janeiro 20/06	Oito capitais 20/06	Belo Horizonte 22/06
Mais baixa	34% (até 1 SM)	15% (até 2 SM)	20% (até 2 SM)
Intermediária 1	54% (de 2 a 5 SM)	30% (de 2 a 5 SM)	36% (de 2 a 5 SM)
Intermediária 2	1% (de 6 a 10 SM)	26% (de 5 a 10 SM)	24% (de 5 a 10 SM)
Alta	10% (mais de 11 SM)	23% (mais de 10 SM)	21% (mais de 10 SM)
Total	100%	100%*	100%

Fonte: Para Rio de Janeiro, Plus Marketing. Para oito capitais, Ibope. Para Belo Horizonte, Innovare.

* 6% não responderam.

Fonte: Singer (2013)

Desta maneira, o autor apresenta que uma parcela significativa que participou das manifestações não ganhava renda acima de cinco salários mínimos. Nas cidades brasileiras apresentadas no Quadro 14, pelo menos 15% da população ganhava até 1 salário mínimo e o percentual mais baixo em relação a renda de 2 a 5 salários mínimos foi de 30%. Segundo Singer (2013), isto nos leva aos seguintes resultados:

Isso nos leva à seguinte equação. Enquanto ao olhar por escolaridade vimos uma acentuada presença do topo da escala social, remetendo para a classe média tradicional, do ângulo da renda e da ocupação que se pode deduzir dela, as pesquisas apontam uma incidência expressiva da metade inferior da pirâmide nas manifestações. Seria a confirmação de que o novo proletariado ou precariado, conforme sugerido por alguns autores, foi para as ruas. Se considerarmos que a maioria dos manifestantes era jovem, tendo entrado

recentemente no emprego - significativamente, o Ibope mostrou que 76% dos manifestantes estava no mercado de trabalho nas oito capitais, a Innovare encontrou proporção parecida em Belo Horizonte (71%) e a Plus Marketing no Rio de Janeiro (70%) -, a hipótese torna-se plausível.

Singer (2013) concluiu que houve uma participação de uma massa de jovens com mais alta escolaridade do que renda. Isto pode se explicar, no aumento expressivo na quantidade de jovens ingressantes em universidades, por meio de programas sociais como o ProUni, que passou de 1 milhão para 2,3 milhões de jovens por ano (2001 a 2010)

5.1.2 A mídia entra na disputa das manifestações de Junho

A mídia, da classe dominante, percebe que se não é possível deter as manifestações populares, então parte para disputar ideologicamente, apoiando-a, porém disseminando pautas como, por exemplo, a corrupção, na tentativa influenciar o movimento.

Neste sentido, Paulo Matory, militante do Movimento Passe Livre (MPL) de São Paulo, questionou a mudança repentina da mídia na tentativa de manipular o movimento, apontando que os jovens que estão na rua têm objetivos muito maiores do que o combate à corrupção.

A evidente mudança de postura da imprensa em relação aos protestos deve ser motivo de desconfiança, não de festa. Isso porque nos últimos dias imperou o comentário: “Agora até a grande mídia defende as manifestações”. Como se isso fosse algo positivo. [...]

Mas as páginas de Veja só revelam a nova postura dos veículos da imprensa dominante: já que não podem mais controlar ou evitar a multidão, manipulam seus objetivos. De acordo com a revista, o descontentamento dos manifestantes se deve também à corrupção, à criminalidade... Falácia. É evidente que essas questões também são importantes, mas os jovens que estão nas ruas estão preocupados com questões muito mais profundas. A juventude está mostrando que não quer compartilhar dos valores individualistas, consumistas e utilitaristas da geração de seus pais. O grito dos jovens está longe de bradar contra os “mensaleiros”, contra a inflação, contra as políticas sociais de transferência de renda. O movimento é progressista por natureza e agora tem de saber lidar com uma ameaça feroz: a direitização. O aparelho midiático que serve a esses interesses já foi acionado. A grande imprensa já está mobilizada para maquiar o movimento de acordo com um ideário conservador, por isso o povo precisa fazer seu recado ser entendido. Sob hipótese nenhuma podemos nos alinhar aos Datenas, Jabores e Pondés. (DIÁRIO DO CENTRO DO MUNDO, 2013)

Figura 21 -A ampliação da Pauta nas manifestações⁷⁵ de Junho de 2013



Fonte: PIRIKART (2013)

Essa capacidade de influenciar os manifestantes que foram às ruas foi comprovado na pesquisa do Ibope em que 55% da população brasileira teve a compreensão de que as manifestações eram sobre o combate a corrupção e dos manifestantes que participaram das passeatas, 29,9% estavam colocando como bandeira principal a corrupção. Essa estratégia de manipulação das manifestações, não só pautou os manifestantes que começaram a ir para as passeatas, como influenciou a população não participante dos protestos, mas que acompanhavam as passeatas pelos meios de comunicação de massa da classe dominante (G1 NOTÍCIA, 2014)

No primeiro instante, ela criminalizou os movimentos pelo fato de terem sido oriundos da esquerda. Quando os movimentos passaram a ser divulgados pelas redes sociais, se tornaram de massa e o caráter de esquerda foi se diluindo entre as reivindicações populares. Então, ela passou a celebrar as manifestações e levá-las para o lado mais conservador e reacionário dentro da sociedade. A mídia detém quase um monopólio político em termos mundiais, exercendo o controle econômico de muitos setores através da propaganda (CHAUÍ, 2013).

⁷⁵ Charge amplamente divulgada nas redes sociais que expressa a ampliação de pauta das manifestações na rua como uma estratégia de manipulação do movimento.

A falta de apoio da mídia nas primeiras manifestações populares a nível nacional foi perceptível e ficou bem claro no programa “Brasil Urgente”, do apresentador Datena, da Bandeirantes. Em uma matéria sobre as manifestações em seu programa televisivo, o apresentador colocou uma enquete no ar perguntando: “Você é a favor deste tipo de protesto?”, enquanto afirmava a todo instante que era contrário às manifestações com baderna:

Baderna eu sou contra, baderna me inclua fora dessa,(...) eu acho que o protesto tem que ser pacífico, não tem que ter depredação, não pode impedir via pública. E joga esse caras contra a população, porque tem muita gente revoltado com essas pessoas que fazem esse tipo de protesto violento (...) eu sou contra o aumento da passagem , (...) Eu sou contra esse tipo de protesto, porque acho que é vandalismo (...) é baderna (YOUTUBE, 2013).

O resultado desta enquete foi que os telespectadores responderam em maioria “sim”. Não satisfeito com o resultado, Datena pediu para reformular a pergunta da seguinte maneira: “*Você é a favor de protesto com baderna?*”, justificando “acho que as pessoas não entenderam a pergunta”. Para seu descontentamento, a maioria respondeu “sim” novamente. Datena, então afirmou “o povo tá tão de pé com a vida com o aumento da passagem, apoia qualquer tipo de protesto”, mostrando na TV o resultado das pessoas que em maioria votaram “sim”

Porém, fica a questão: como a mídia entrou para disputar ideologicamente as manifestações se 87% dos manifestantes utilizaram-se das redes sociais como meio de comunicação? João Pedro Stélide do Movimento dos Trabalhadores Sem Terra (MST), ao falar sobre o papel da mídia e da direita nas manifestações, declarou:

Às vezes [a direita], colocam nos cartazes [de rua] dos jovens a sua mensagem. Por exemplo, a manifestação do sábado (22), embora pequena, em São Paulo, foi totalmente manipulada por setores direitistas que pautaram apenas a luta contra a PEC 37, com cartazes estranhamente iguais e palavras de ordem iguais. Certamente, a maioria dos jovens nem sabem do que se trata. E é um tema secundário para o povo, mas a direita está tentando levantar as bandeiras da moralidade, como fez a UDN em tempos passados. Isso que já estão fazendo no Congresso, logo, logo vão levar às ruas. Tenho visto nas redes sociais controladas pela direita, que suas bandeiras, além da PEC 37 são: saída do Renan do Senado; CPI e transparência dos gastos da Copa; declarar a corrupção crime hediondo e fim do foro especial para os políticos. Já os grupos mais fascistas ensaiam Fora Dilma e abaixo-assinados pelo impeachment. Felizmente, essas bandeiras não têm nada a ver com as condições de vida das massas, ainda que elas possam ser manipuladas pela mídia. E, objetivamente podem ser um tiro no pé. Afinal, é a burguesia brasileira, seus empresários e políticos que são os maiores corruptos e corruptores. Quem se apropriou dos gastos exagerados da copa? A Rede Globo e as empreiteiras! (STÉDILE, 2013).

Stédile (2013), desta forma, aponta que a própria mídia ideologicamente trava uma disputa de concepção e consegue pautar os seus interesses em determinados manifestantes que participaram da passeata. Nos quais, utilizavam as redes sociais para propagação das manifestações. A pauta sobre o fim da corrupção demonstrou um pouco o quanto a mídia e os grupos políticos ligado à ela, tem a capacidade de influenciar a classe trabalhadora.

Esta capacidade de manipulação dos manifestantes pela mídia deve-se provavelmente ao fato de que, como foi um movimento espontâneo, convocado pelas redes sociais e posteriormente convocada pela mídia, esta conseguiu, pautar seus interesses de classe dominante para a população consumidora de suas informações. Somado a isso, o fato de que boa parte dos manifestantes foram convocados pela internet, certificando o quanto os movimentos sociais urbanos existentes estão ainda numericamente pequenos em relação à população das cidades brasileiras.

Marilena Chauí, ao analisar as redes sociais, afirma que esta possui quatro limitações que, segundo a professora, se assemelham com a mídia empresarial:

A) é indiferenciada: poderia ser para um show da Madonna, para uma maratona esportiva, etc. e calhou ser por causa da tarifa do transporte público; B). tem a forma de um evento, ou seja, é pontual, sem passado, sem futuro e sem saldo organizativo porque, embora tenha partido de um movimento social (o MPL), à medida que cresceu passou à recusa gradativa da estrutura de um movimento social para se tornar um espetáculo de massa. (Dois exemplos confirmam isso: a ocupação de Wall Street pelos jovens de Nova York e que, antes de se dissolver, se tornou um ponto de atração turística para os que visitavam a cidade; e o caso do Egito, mais triste, pois com o fato das manifestações permanecerem como eventos e não se tornarem uma forma de auto-organização política da sociedade, deram ocasião para que os poderes existentes passassem de uma ditadura para outra); C) assume gradativamente uma dimensão mágica, cuja origem se encontra na natureza do próprio instrumento tecnológico empregado, pois este opera magicamente, uma vez que os usuários são, exatamente, usuários e, portanto, não possuem o controle técnico e econômico do instrumento que usam – ou seja, deste ponto de vista, encontram-se na mesma situação que os receptores dos meios de comunicação de massa; D) a recusa das mediações institucionais indica que estamos diante de uma ação própria da sociedade de massa, portanto, indiferente à determinação de classe social; ou seja, no caso presente, ao se apresentar como uma ação da juventude, o movimento assume a aparência de que o universo dos manifestantes é homogêneo ou de massa, ainda que, efetivamente, seja heterogêneo do ponto de vista econômico, social e político, bastando lembrar que as manifestações das periferias não foram apenas de “juventude” nem de classe média, mas de jovens, adultos, crianças e idosos da classe trabalhadora.” (CHAUÍ, 2013).

Os pontos apresentados por Chauí são importantes e fazem parte de uma forma de organização que a juventude está se habituando a utilizar como ferramenta para realizar

manifestações. A partir do momento em que muitos jovens queriam fazer política, utilizaram-se dos meios nos quais poderiam se expressar e, desta forma, organizaram protestos por meio das redes sociais. As questões que Chauí aponta são fundamentais, pois mostram os limites da própria ferramenta de comunicação e que as redes sociais, apesar de não constituir-se monopolizada, por si só não garante o avanço da organização popular, justamente por seu caráter “mágico”, pontual e por isso mesmo, bastante fluido.

5.2 Repercussões em João Pessoa/PB

5.2.1 A organização do ato

Com reunião ocorrida no dia 15 de Junho de 2013 na Praça da Alegria, na Universidade Federal da Paraíba (UFPB), em João Pessoa-PB, cerca de 50 pessoas compareceram ao chamado de um convite criado pela rede social “facebook”. Pessoas que não eram de movimento nenhum e outros grupos organizados em movimentos compareceram à reunião, a maioria eram jovens universitários que, instigados com as manifestações que estavam ocorrendo em todo o Brasil, contra o aumento da passagem, marcaram um protesto para o dia 20 de Junho em João Pessoa⁷⁶.

O movimento se denominou “Avante”, porque foi o que se constituiu pelas redes sociais por pessoas que não eram de nenhum movimento organizado. Porém, diversos movimentos sociais estavam participando da organização da manifestação, juntamente com pessoas que nunca tinham organizado nenhum protesto. O “avante” era o nome público do movimento em que diversos movimentos sociais e pessoas se aglutinavam: Centros Acadêmicos, Partidos Políticos, Levante Popular da Juventude, Assembleia Nacional dos Estudantes Livres (ANEL), União da Juventude Rebelião (UJR), União da Juventude Comunista (UJC), entre outros, principalmente estudantes secundarias e universitários, que eram o perfil da maioria dos organizadores da passeata⁷⁷.

Ao contrário de outras cidades do país, o aumento da passagem em João Pessoa-PB já tinha ocorrido no começo do ano de 2013, em outras cidades do país como São Paulo e Rio de Janeiro estavam ocorrendo no meio do ano. Em São Paulo, o movimento era protagonizado principalmente pelo Movimento Passe Livre (MPL).

⁷⁶ Informação Pessoal. Experiência própria nas reuniões e manifestações.

⁷⁷ Informação Pessoal. Experiência própria nas manifestações.

A conjuntura de outras cidades já era diferenciada da conjuntura local, pois em João Pessoa se colocava a necessidade de reduzir um aumento ocorrido no início do ano, ao contrário de outras cidades do país em que a passagem tinha acaba de aumentar (ÔNIBUS BRASIL, 2013).

Os manifestantes começaram a divulgar as suas reivindicações, seja em rádio, jornal, em redes televisivas e nas redes sociais. A pauta do movimento centrou-se na redução da passagem, melhoria da qualidade do sistema de ônibus, com mais ônibus circulando, fim da superlotação e o Passe Livre para estudantes e desempregados.

5.2.2 Prefeito reduz passagem de ônibus

Um dia antes de ocorrer a manifestação, no dia 20 de Junho, numa quarta-feira, em 19 de Junho, o prefeito de João Pessoa reduziu a passagem de ônibus de 2,30 para 2,20. Ruth Fidelis, participante do movimento Levante Popular da Juventude, questionada sobre a redução que ocorrera um dia antes da manifestação, deu a seguinte declaração:

Essa redução da passagem de ônibus um dia antes do nossa manifestação no dia 20 de Junho foi uma tentativa de esfriar o movimento e também uma forma de afirmar para a população que o responsável pela redução da passagem foi ele, o prefeito da cidade, e não os manifestantes. Mas isto não nos esfriou, pelo contrário, isso nos animou porque antes mesmo de começarmos nosso ato de rua, conseguimos uma vitória por temor da passeata. Decidimos manter a nossa manifestação para o dia 20, até porque nossa luta não se resume apenas a 10 centavos, mas o movimento questiona a forma lucrativa que existe hoje no sistema de transporte coletivo que é controlado pelos empresários do transporte que ganham milhões de reais, enquanto existem problemas como superlotação e elevados tempo de espera no ponto do ônibus que não são resolvidos. Além do mais, achamos que é possível reduzir ainda mais a passagem de ônibus e queremos um Passe Livre mais amplo, um Passe Livre que não só abarque os estudantes de escola municipal como acontece atualmente, mas a todos os estudantes e desempregados⁷⁸.

É importante observar que se não fosse a pressão popular em todo o Brasil, os governos municipais talvez jamais tivessem feito reduções na passagem de ônibus.

O governo federal reduziu no dia 1 Junho os impostos relativos ao Programa de Integração Social (PIS) e a Contribuição para o Financiamento de Seguridade Social (CONFIS) das empresas de ônibus a partir de uma Medida Provisória, com o intuito de frear a

⁷⁸ Entrevista concedida em Maio de 2014

inflação. Porém, isto não correspondeu a reduções de passagens no Brasil, várias cidades, mesmo com a redução de impostos nacionais do PIS e Confins (que corresponderam juntas a 7,23%)⁷⁹ aumentaram a passagem. Após as grandes manifestações de Junho, os governos começaram a reduzir as passagens de ônibus. Foram cerca de 60⁸⁰ cidades em todo país que praticaram redução da passagem.

A redução do preço da tarifa, desta forma, não afetou o lucro dos empresários do transporte coletivo. A medida beneficiou os passageiros, mas também atendeu aos interesses dos usuários de ônibus, pois a redução dos impostos é uma pauta constante das empresas de transporte coletivo (SENADO, 2014)⁸¹.

Desta forma, evidencia-se como governo federal e o governo municipal de João Pessoa estão submissos aos interesses das empresas de transporte coletivo, pois mesmos com fortes manifestações contrárias ao preço da passagem, estes não afetaram o lucro milionário dos empresários com as reduções da passagem. Só com fortes manifestações é que houve redução da passagem de ônibus, mas com redução dos impostos, como foi em João Pessoa, em que o prefeito para reduzir a passagem de 2,30 para 2,20, reduziu os impostos municipais. O Governo Municipal preferiu a redução da passagem sem conflito com as empresas, reduzindo assim os impostos, que têm consequências na garantia de outros direitos sociais, como saúde e educação, já que a arrecadação de impostos é revertida em outras áreas sociais para a classe trabalhadora.

Segundo a prefeitura, a redução dos impostos a nível nacional era insuficiente para redução da tarifa de ônibus, sendo necessário o corte do imposto de 0,5% nos impostos municipais para alcançar a redução da passagem. Porém, o movimento solicitava uma redução de 20 centavos, pois argumentava que 7,3% do imposto que foi diminuído dos empresários, correspondia a 0,17 centavos, reivindicando uma redução de 20 centavos de acordo com índices do Ministério das Cidades. Além do mais o movimento “avante” afirmava que ocorreu uma desoneração no imposto da folha de pagamento dos motoristas no início do ano de 2013, a partir da Lei nº 12.715/12. Por isso que o movimento, que se denominou como “avante” na internet, reivindicava uma redução muito maior (Informação Pessoal).

A declaração de Ruth Fidelis também demonstra que o movimento tem uma pauta que vai além do preço da tarifa de ônibus, mas questiona ainda o próprio modelo de transporte em que empresários de ônibus faturam milhões de reais sob um direito fundamental: o transporte.

⁷⁹ G1 POLÍTICA, 2014 – “Desoneração federal permite em média redução de 0,20 centavos, diz Gleisi”

⁸⁰ O GLOBO, 2014 – “Quase 60 cidades já reduziram a passagem de ônibus”

⁸¹ No 1º Fórum Nacional de Infraestrutura realizado em mesa redonda no Senado, no dia 27 de março de 2014, empresários do transporte sugerem redução de impostos para melhorar serviço.

A lógica de lucro interfere desta maneira na mobilidade urbana das pessoas, pois a superlotação e o elevado tempo de espera faz parte da rotina daqueles que dependem do transporte para se locomover, sendo consequência direta de uma operacionalização mercantil do transporte coletivo.

5.2.3 A primeira manifestação em João Pessoa

Mais de 20 mil pessoas participaram da primeira manifestação, levando suas reivindicações. O grande chamamento da mídia proporcionou isto, criando um clima de que em João Pessoa iria ocorrer “a manifestação”⁸².

No dia 20 de Junho, a manifestação em João Pessoa se concentrou inicialmente na frente do colégio Lyceu Paraibano (Foto 11), com percurso programado em reunião e divulgado pela internet, dando uma volta pela Lagoa (Foto 12) e depois em direção à praia pela Avenida Epitácio Pessoa. Os cartazes dos manifestantes eram diversos que reivindicavam: mais investimentos em educação, combate à corrupção, transporte, saúde, direitos trabalhistas, como a redução da jornada de trabalho e até mesmo outras reivindicações bem inusitadas, como redução do preço do Playstation 4. Porém, apesar da diversidade das pautas, a maioria eram progressistas, pois cobravam direitos sociais fundamentais.

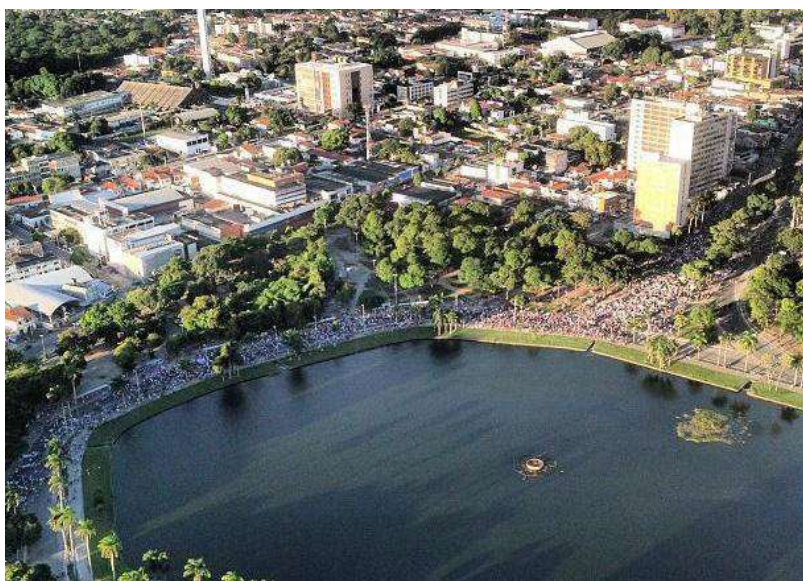
⁸² Na primeira manifestação, lembro-me que fiquei surpreso ao ver meus pais que, desde a década de 1980, não tinham participado de nenhuma mobilização, afirmando que iriam e minha mãe dizendo: “o pessoal da igreja vai participar da manifestação, eu também vou”. Eu que participo do movimento estudantil desde 2006, trabalhando com a mesma pauta do transporte coletivo e pela redução do preço da tarifa do transporte coletivo, fiquei surpreso pelas declarações de meu pai e da minha mãe. Tinha certeza de algo: a manifestação seria a maior que participaria.

Foto 11 - Início da manifestação de frente à escola Lyceu – 20 de Junho de 2013



Fonte: VALE E NOTÍCIA, 2013

Foto 12 – Manifestação dando volta na Lagoa



Fonte: G1, 2013

5.2.4 Partidos políticos rechaçados na manifestação

Na mobilização do dia 20 de Junho, bandeiras de partidos políticos de esquerda⁸³ foram obrigadas a ser recolhidas sob a expressão ecoada “sem partido”, pela agitação

⁸³ “Ser de esquerda, hoje, é defender os direitos dos mais pobres, condenar a prevalência do capital sobre os

provocada de por grupos organizados que participaram da manifestação com o intuito de retirar qualquer influência de partidos políticos⁸⁴. Isto ocorreu não só na cidade de João Pessoa, mas em várias cidades do Brasil⁸⁵.

Entretanto, vale ressaltar, que existe atualmente uma repulsa enorme à representação partidária fruto da forma de fazer política, fruto de uma democracia que não atende aos interesses daqueles que o elegem.

Os partidos ficaram velhos em suas práticas e se transformaram em meras siglas que aglutinam, em sua maioria, oportunistas para ascender a cargos públicos ou disputar recursos públicos para seus interesses. Toda a juventude nascida depois das Diretas Já não teve oportunidade de participar da política. Hoje, para disputar qualquer cargo, por exemplo, o de vereador, o sujeito precisa ter mais de um milhão de reais. O de deputado custa ao redor de dez milhões de reais. Os capitalistas pagam e depois os políticos os obedecem. A juventude está de saco cheio dessa forma de fazer política burguesa, mercantil. Mas o mais grave foi que os partidos da esquerda institucional, todos eles, se moldaram a esses métodos. Envelheceram e se burocratizaram. E, portanto, gerou na juventude uma ojeriza à forma dos partidos atuarem. E eles têm razão. A juventude não é apolítica, ao contrário, tanto é que levou a política para as ruas, mesmo sem ter consciência do seu significado. Mas está dizendo que não aguenta mais assistir na televisão essas práticas políticas que sequestraram o voto das pessoas, baseadas na mentira e na manipulação. E os partidos de esquerda precisam reaprender que seu papel é organizar a luta social e politizar a classe trabalhadora. Senão cairão na vala comum da história. (STÉDILE, 2013)

Essa forma de fazer política fez com que a juventude tivesse repulsa à representação partidária, o que facilitou as retiradas das bandeiras destes partidos, porque as palavras contra as bandeiras tinha respaldo na consciência coletiva⁸⁶ dos participantes da manifestação. Mesmo sem os partidos de esquerdas, serem os responsáveis pela situação atual da representação política partidária no poder governamental, visto que nem sequer ou mal compõe o poder executivo e legislativo. Porém, não houve uma distinção para os que questionavam a presença dos partidos políticos com suas bandeiras, sendo o “sem partidos”

direitos humanos, advogar uma sociedade onde haja, estruturalmente, partilha dos bens da Terra e dos frutos do trabalho humano”. (BETTO, 2013)

⁸⁴Na manhã do dia da manifestação, letreiros na escola do Lyceu Paraibano foram pinchados com assinaturas do Partido Socialista dos Trabalhadores Unificados (PSTU), afirmando “Passe Livre. A direção do partido negou que a pichação tenha sido promovida por eles.

⁸⁵Brasil de Fato, 2013. “Direita radical tenta pegar carona em protestos pela redução da tarifa”,

⁸⁶“conjunto mais ou menos organizados de crenças e sentimentos comuns a todos os membros do grupo” (Durkheim *apud* SILVA, 2005)

ecoados nas manifestações para qualquer representação político partidário que levantassem suas bandeiras.

Aproveitando-se desta situação, é provável que grupos organizados tenham atuado dentro da manifestação em João Pessoa. Isto pode ser apontado, principalmente quando o carro de som foi barrado na passeata por diversas pessoas em que este se deslocava em direção ao Palácio do Governo. O fato de várias pessoas, entrarem em confronto direto, ao impedirem o carro de som de forma organizada, manifestou uma possível intenção organizada de grupos de direita⁸⁷ atuando em meio ao protesto.

A manifestação teve início na escola estadual Lyceu Paraibano, percorreu a Lagoa e, logo após, foi à Av. Epitácio Pessoa. Partes dos manifestantes foram ao palácio do governo mesmo com a confusão e com a esmagadora maioria dos manifestantes, dando a volta na Lagoa e partindo em direção à Avenida Epitácio Pessoa (Foto 13), terminando a manifestação no Busto de Tamandaré (praia).

Foto 13 – Manifestação na Av. Epitácio Pessoa



Fonte: G1, 2013

No intuito de intervir na manifestação pautando a luta do transporte coletivo, o Levante Popular da Juventude protagonizou um “pula catraca” com cerca de 200 pessoas na Praça das Muriçocas ao final da manifestação.

⁸⁷Logo após a manifestação, na reunião do movimento para avaliar a passeata de João Pessoa, foi denunciado que o Partido “X”(nome fictício) enviou de São Paulo e pagou cerca de 150 pessoas para insuflarem palavras de ordem “sem partido” e impedirem o prosseguimento da passeata em direção ao Palácio do Governo do Estado.

5.2.5 Os movimentos sociais avaliam a manifestação

Após a manifestação, os diversos movimentos sociais, partidos políticos e pessoas que não eram de nenhum movimento específico, mas que construíram a manifestação, se reuniram para realizar uma avaliação do que ocorreu no dia 24 de Junho.

Foram avaliadas diversas questões, dentre elas, a pluralidade das pautas apresentadas no dia da manifestação e de como houve uma tentativa a nível nacional e local de manipular as manifestações, seja pela mídia, seja pela atuação de grupos de direita, tentando moldar, por meio de um caráter nacionalista o movimento com as palavras de ordens “O gigante acordou”⁸⁸. Apesar do caráter plural, as reivindicações, em sua grande maioria, foram avaliadas como progressistas, pois buscavam direitos fundamentais.

Esta ampliação da pauta foi construída inclusive pela mídia nacional como uma tentativa de desaguar o movimento da luta pelo transporte em algo abrangente, como pautas maiores, mas que não tivessem força suficiente para alcançar a reivindicação pelo transporte público e de qualidade.

Eu mesmo, como militante do Levante Popular da Juventude, respondi a diversas entrevistas que questionavam a reivindicação, pois esta se colocava apenas na luta do transporte. Samuka Duante foi um exemplo disso, ele questionou “e a saúde, e a educação, segurança?”; e rapidamente retruquei: “a luta neste momento é para reduzir a passagem de ônibus, os empresários estão ganhando muito dinheiro, enquanto o povo sofre”. Este tipo de construção midiática foi proposital em todos os meios de comunicação de massa para construir uma identidade de luta nacional, mas que não tivesse efetividade de transformação. Isto tudo, porque transformar o sistema de transporte coletivo significa mexer no lucro das empresas de ônibus e os meios de comunicação veiculam diversas propagandas televisivas sobre as empresas de ônibus, podendo isto, interferir em sua opinião sobre o sistema de ônibus de João Pessoa.

A própria mídia a nível nacional e local não só disseminou as pautas das manifestações como provavelmente influenciou decisivamente na convocação das manifestações, pelo menos as primeiras, em João Pessoa. Na capital paraibana, em uma reunião de 50 pessoas, foi marcada a primeira mobilização para o dia 20 de Junho em que, eventos e publicações foram criados nas redes sociais pelos organizadores da manifestação, principalmente através do facebook. Apenas as redes sociais não seriam suficientes para

⁸⁸ Frase que foi utilizada por grupos golpistas para justificar o golpe de 1964 no Brasil.

mobilizar mais de 20 mil pessoas para as ruas de João Pessoa como ocorreu no dia 20 de junho, visto que no próprio “evento” criado pelo movimento no facebook, cerca de 10 mil pessoas que confirmaram sua presença na mobilização. A mídia, desta forma, cumpriu um papel na divulgação da manifestação, convocando as pessoas para “levarem suas reivindicações”.

Armando Boito Jr. explica que no decorrer das manifestações no Brasil, elas foram colocadas em disputa. De um lado, “com o caráter progressista” protagonizado pelos movimentos sociais urbanos existentes, de outro, devido à existência do elevado grau espontâneo do movimento, por partidos políticos de direita junto com a mídia, com a intenção organizada de dar o tom às manifestações nacionais, como de oposição ao Governo Federal. Segundo Boito Jr. (2014):

Após esse setor de classe média ter desencadeado o movimento reivindicativo pela redução das tarifas de transporte e esse movimento ter adquirido grandes proporções, outros setores sociais puseram-se movimento. As ruas passaram a abrigar movimentos e interesses muito diversos. De um lado, o caráter progressista da reivindicação da classe média permitiu a aproximação com movimentos da periferia, que deram a um movimento fundamentalmente reivindicativo a coloração de um protesto popular; de outro lado, o elevado grau de espontaneísmo do movimento permitiu que a mídia, como porta-voz da oposição neoliberal ortodoxa, e a alta classe média tucana tentassem transformar o movimento em um protesto de cunho conservador contra o governo federal. Mas, o movimento seguiu sendo, no fundamental, um movimento reivindicativo e progressista e foi, é bom frisar, vitorioso (BOITO JR., 2013).

Esta declaração de Boito Jr. (2013) nos mostra que o movimento foi colocado em disputa por setores que quiseram se aproveitar das manifestações para pautar outras questões além do transporte coletivo. Isto ficou claro em João Pessoa, principalmente pela forma como as pessoas foram convocadas, por meio da TV, rádio, jornal e das redes sociais.

O elevado grau de espontaneidade, como coloca Boito, facilitou a influência da mídia nas manifestações. Entretanto, o caráter das bandeiras progressistas nas manifestações foi mantido, reivindicando além do transporte, educação, saúde, entre diversas outras questões. A primeira manifestação de Junho em João Pessoa nos coloca o quanto o movimento foi vitorioso, pois até mesmo antes de iniciar as manifestações em João Pessoa, a tarifa foi reduzida.

Uma questão a ser debatida foi à inexpressividade apresentada pelos movimentos sociais em meio a mais de 20 mil pessoas na passeata. Em João Pessoa, apenas os

manifestantes próximos à batucada de agitação organizada pelo Levante Popular da Juventude⁸⁹ e dos manifestantes próximos ao carro de som conseguiram ser escutados por aqueles que convocaram a manifestação. As diversas pessoas que foram à manifestação levavam os seus cartazes e, em muitos momentos, o silêncio na passeata foi bastante comum.

Na avaliação sobre “os fora partidos” ecoado na passeata, foi debatido na reunião que a presença das bandeiras de partidos políticos nas manifestações foi uma conquista histórica da democracia e que todo o movimento nas próximas manifestações deveria ser contra qualquer forma de violência que ameaçasse a retirada de qualquer bandeira.

Sobre o carro de som, para que não houvesse nenhum tipo de confusão na passeata, acharam melhor retirá-lo, apontando a necessidade de dialogar de outras formas com os manifestantes, como por exemplo, por meio de batucada e megafones.

Nesta mesma reunião também foi colocado à necessidade de evidenciar ainda mais a reivindicação principal que era a “redução da passagem e melhoria da qualidade do transporte coletivo” para não se perder o foco das manifestações. Porém, deveria incorporar, ao mesmo tempo, as demais pautas apresentadas, não só pelo conjunto dos manifestantes que foram no dia 20 de Junho, mas também pelos movimentos sociais, partidos e sindicatos que apresentaram suas pautas na avaliação da passeata.

Esse mesmo tipo de avaliação também foi realizado dias antes, a nível nacional, numa Plenária no de 21 de Junho, em que diversos movimentos sociais, sindicatos e partidos políticos, preocupados com os rumos que o movimento estava tomando e com a intenção de evidenciar as pautas que achavam necessárias nas manifestações, decidiram se unir em torno de um objetivo comum. A matéria do Brasil de Fato, relata como foi a essa plenária nacional.

(...) as organizações presentes avaliaram que é o momento de se unir, construindo uma plataforma política unitária e se organizar para levar as pautas da classe trabalhadora para as mobilizações, como a democratização dos meios de comunicação, a redução da jornada de trabalho, a suspensão dos leilões do pré-sal, a reforma política e a prioridade de investimento dos recursos públicos em saúde e educação, politizando desta forma as ruas e a população que se manifesta.(...) As organizações avaliam que devem estar presentes nas ruas para disputar a consciência destas pessoas, além de realizar uma jornada nacional de lutas conjuntas para reivindicar suas pautas e mostrar sua força. (BRASIL DE FATO, 2013⁹⁰)

A matéria do Brasil de Fato nos apresenta que, a nível nacional, ocorre um amadurecimento destas concepções que foram traduzidas e unificadas para em todo o Brasil

⁸⁹ Movimento de juventude que atua nas escolas, universidade, bairros e periferias.

⁹⁰ “Esquerda se une em São Paulo para decidir como atuar em manifestação” (BRASIL DE FATO, 2013)

pelos movimentos sociais, sindicato e partidos políticos que compunham as mobilizações em João Pessoa.

5.2.6 A formação do “Movimento Passe Livre (MPL)” em João Pessoa

Nesta mesma reunião de avaliação, em 24 de Junho em João Pessoa, o movimento foi batizado de Movimento pelo Passe Livre para ocorrer uma unidade entre as diversas organizações que construíam as mobilizações, substituindo-se assim o nome “Avante”. Até surgiu o questionamento que se seria viável este nomenclatura, visto que existe um movimento chamado Movimento Passe Livre (MPL) a nível nacional, porém, manteve-se pelo nome.

Tárcio Texeira, Assistente Social e militante do Partido Socialismo e Liberdade (PSOL), descreve abaixo as diferenças entre o movimento a nível nacional e o local:

Em João Pessoa, ou na Paraíba, já que o MPL foi uma “marca” utilizada por muitos nos diversos município (João Pessoa, Campina Grande, Cabedelo, Bayeux e Santa Rita), o Movimento teve a mesma forma de organização e de princípios do MPL/Nacional. A diferença do movimento nacional é que me João Pessoa o movimento foi mais uma grande frente de agrupamentos da esquerda socialista e de indivíduos, que uma seccional do MPL nacional, até mesmo porque os militantes que construíram os levante de junho aqui na Paraíba não participaram do congresso realizado nacionalmente pelo MPL; apesar de sempre a Paraíba ter acompanhado os movimentos vindos desde Salvador, com “a revolta do buzão”, até a atualidade. Acredito que a diferença entre o MPL/João Pessoa e o nacional foi exatamente a articulação nacional (formal), tanto sabíamos disso que usamos depois MPL/ Avante João Pessoa⁹¹.

Como se pode perceber, apesar de utilizar o mesmo nome, o Movimento pelo Passe Livre de João Pessoa se caracterizou por uma frente que aglutinava diversos movimentos, sindicatos, partidos de esquerda e indivíduos que nunca tinham se participado de algum movimento. Isso pode ser verificado pela não existência do Movimento Passe Livre (MPL) enquanto um movimento orgânico em João Pessoa. As manifestações pela melhoria do transporte terminaram em Julho de 2013 e o movimento deixou de se organizar a partir de então, não ocorrendo mais reuniões, evidenciando o seu caráter de “frente esporádica”.

Apesar de ter sido aprovado em reunião o nome do movimento, nas redes sociais o nome “avante” ainda se constituía. O MPL não tinha nenhum tipo de bandeira própria, eram

⁹¹ Entrevista realizada em Março de 2013.

os movimentos sociais que compunham essa “frente” e que levavam as suas diversas bandeiras para tremular nas passeatas. O nome Movimento Passe Livre (MPL) foi bastante utilizado pela mídia para divulgar os diversos movimentos que participavam da luta.

Este tipo de “frente” existe constantemente em João Pessoa. Nos anos anteriores foi o “contraoamentojp”⁹², uma frente com diversas organizações políticas que se reuniam em torno da pauta do “contra o aumento da passagem” e diversas outras como a melhoria do transporte coletivo e Passe Livre. Esta articulação política entre diversos movimentos se forma justamente nos momentos em que o prefeito da cidade anunciava o aumento da passagem de ônibus e os diversos movimentos sociais se aglutinavam para questionar a lógica privatista do transporte coletivo.

A desintegração da “frente MPL” em João Pessoa não significa que este tipo de pauta foi abandonada pelas organizações que a compõe, mas essa pauta foi colocada no trabalho do próprio movimento, pois organizações da juventude, como a União da Juventude Socialista (UJS), a União da Juventude Rebelião (UJR) e o Levante Popular da Juventude continuam, por exemplo, a pautar a reivindicação do transporte em todo o país, lutando principalmente pelo Passe Livre para os estudantes (REBELIÃO, 2013⁹³).

A partir desta reunião de avaliação do dia 24 de Julho, diversos movimentos se integraram à organização da passeata. Antes disso, quase todos os organizadores eram oriundos da Universidade Federal da Paraíba (UFPB).

Segundo Tércio Texeira, algumas das organizações políticas que participaram foram:

Partidos Políticos (PSOL, Consulta Popular, PCR, setores do PT, PCB, PSTU); Movimento de Juventude (ANEL, Levante Popular da Juventude, UJR, UJC, UJS, Juventude do PSOL); Movimento de Mulheres; entidades do Movimento Estudantil; Movimento Popular; ONG; e, principalmente indivíduos dispostos a transformar a sociedade. Outros participaram das atividades, mas não digo que foram parte do MPL/JP, mas de outros movimentos de esquerda, o PC do B, a UJS e o Movimento Sindical e parte disso⁹⁴.

Após o dia 20 de Junho, a quantidade de movimentos participantes da organização da passeata cresceu.

⁹²O “#” e o nome contraoamentojp, tudo junto, se deve a um nome criado a partir da rede social chamada twitter. Esta rede coloca sempre um “#” na frente de qualquer nome e sempre tem letras juntas, isto faz com que um banco de informações seja gerados a partir do nome “#contraoamentojp”

⁹³ REBELIÃO, 2013 - “Estudantes conquistam Passe Livre em Natal”

⁹⁴ Entrevista realizada em Março de 2013

5.2.7 As manifestações após o dia 20 de Junho de 2013

A segunda manifestação foi marcada em João Pessoa para o dia 27 de junho sob a concepção de que o movimento não poderia parar, pois as conquistas não tinham sido efetivadas pelo governo.

A manifestação no dia 27 de Junho contou com 5 mil pessoas, ocorrendo uma redução do número de participantes em relação à manifestação anterior. Não houve carro de som, mas houve a batucada do Levante Popular da Juventude, que tinha como objetivo animar a mobilização com diversas palavras de ordem⁹⁵ e música. Esta manifestação, ao contrário da anterior, foi bem mais focada na pauta do transporte, pois esta passeata a pauta do transporte coletivo ficou em plena evidência. Também, nesta manifestação, houve como diferencial, de que esta compareceu as representações do governo, indo na Prefeitura Municipal de João Pessoa e no Governo Estadual da Paraíba que são os responsáveis, respectivamente, pela concessão do transporte coletivo a nível municipal e intermunicipal.

A cobertura da mídia nesta manifestação foi bastante reduzida em comparação com a anterior do dia 20 de junho. Não houve uma divulgação tão ampla na mídia, provavelmente, porque a pauta do transporte coletivo foi novamente colocada. Segundo Ruth Fidelis, “as empresas de comunicação não se interessaram da mesma forma como anteriormente, pois o movimento social que estava na rua estava focado nas suas reivindicações, continuando a questionar o lucro das empresas de ônibus”.

O “Passe Livre pela Cultura” foi a terceira manifestação realizada no dia 4 de julho em João Pessoa. Neste período, havia o objetivo de dar prosseguimento as mobilizações e de se colocar em evidência a necessidade de se pautar a questão Cultural atrelada à perspectiva do transporte coletivo. Abaixo, parte do texto convocando os manifestantes para o ato e as diversas pautas do movimento:

E é por entendermos que a cultura e as artes são elementos indispensáveis ao processo educacional, de formação do sujeito e de sua visão de mundo, que lutamos pelo Passe Livre irrestrito aos estudantes, pela redução da tarifa e pela melhoria dos serviços de transporte público. Garantir acesso à cidade é garantir também o direito à cultura. Não é somente nas escolas que se educa. As (com) vivências sociais e culturais são também um processo pedagógico. Na garantia do acesso à educação, nenhuma política pública pode restringir-se aos espaços e

⁹⁵ São “gritos de guerra” que os manifestantes ecoam em meio às passeatas com o objetivo de animar a manifestação e anunciar as suas reivindicações.

momentos escolares. O livre acesso à educação passa pelo livre acesso à cultura, que requer, necessariamente, a livre circulação pela cidade. (COLETIVO, 2014).

O movimento “avante/passe livre” compreendeu que a luta do transporte coletivo não era a única, mas ainda continuava a apontar o transporte coletivo como a pauta central. No entanto, mas desta vez, alinhando a reivindicação do Passe Livre à questão cultural. Isto ficou bastante claro no texto de divulgação do movimento que apontava o transporte como pauta central, mas também as demais reivindicações.

A NOSSA PRINCIPAL BANDEIRA NO MOMENTO É O TRANSPORTE, MAS TAMBÉM LUTAMOS:-Por políticas culturais estruturantes e transformadoras, e não à mera política de eventos; Contra o Estatuto do Nascituro – “fora bolsa estupro!”; Contra a “Cura Gay” – não se pode curar o que não é doença – “Fora Feliciano!”; Não à PEC 37; Contra a redução da maioridade penal – reduzir não resolve com o problema da violência; Contra os gastos excessivos nos estádios da Copa do Mundo; Não ao despejo do povo pobre de suas casas pelos projetos de intervenção urbana do PAC e da Copa do Mundo; 10% do PIB para educação; Pela não privatização/terceirização do SUS; Saúde não é mercadoria! Pela democratização dos meios de comunicação e por uma nova Lei de Mídia no Brasil. (COLETIVO, 2014).

Nesta terceira mobilização, cerca de 150 a 200 pessoas participaram, evidenciando a redução drástica no número de participantes⁹⁶.

Essa redução da quantidade de pessoas nas manifestações não pode ser analisada apenas sob o ponto de vista da falta de cobertura midiática. A redução da quantidade de pessoas nas mobilizações evidenciou também que, apesar de justas, as mobilizações, os participantes das primeiras manifestações não tiveram suas condições de vida afetadas⁹⁷ na conjuntura brasileira, em que se encontra com uma das menores taxas de desemprego na história do Brasil. Além do mais, houve uma política de elevação do salário mínimo acima da inflação com ganhos reais e transferências de renda que melhoraram as condições de vida da classe trabalhadora. Dessa forma, o próprio perfil dos manifestantes demonstrou isto: foram para rua lutar por direitos sociais, apesar da condição da classe trabalhadora ter melhorado ao longo dos anos.

A própria redução da passagem de ônibus e o desenrolar das manifestações que não obtiveram muitas conquistas para além da redução do preço da passagem, fez com que a quantidade de pessoas fosse ficando cada vez menor.

⁹⁶ Informação Pessoal, experiência própria do autor nas manifestações.

⁹⁷ É importante ressaltar que boa parte dos manifestantes pertenciam a classe média como vimos anteriormente.

A pouca participação em organizações políticas da população pessoense também pode ser apontado como um fator que fez com que a população não participasse em massa das manifestações que ocorreram pós 20 de junho, pois nem sequer sabiam das mesmas.

Os movimentos sociais só conseguem ter poder de convocação para as manifestações se tiverem a capacidade de inserção popular, ou seja, pessoas organizadas no movimento que tenham um amplo alcance social. Como a mídia hegemônica está atrelada ao interesse de classe dominante, esta não divulgará ou dará pouca atenção a manifestações, pois esta divulgação pode afetar sua lucratividade, já que empresas de ônibus fazem diversas propagandas nas empresas de comunicação.

A mídia noticiou de forma contundente as manifestações de 20 de Junho, mas nas outras manifestações em que foram 5 mil pessoas e depois cerca de 400 pessoas, a mídia não as divulgou da mesma forma, fazendo com que a quantidade de pessoas reduzisse drasticamente.

No intuito de colocar em evidência as pautas como reforma agrária, reforma urbana, aumento do investimento em educação e saúde, redução da jornada de trabalho, as centrais sindicais, partidos políticos e movimentos sindicais marcaram para o dia 11 de julho uma mobilização nacional. O objetivo do dia 11 de julho era de colocar as pautas que os mesmos achavam necessárias para transformar substancialmente o país e melhorar assim, a qualidade de vida da classe trabalhadora brasileira. Com o passar das manifestações a quantidade dos participantes foi diminuindo, restando apenas aos movimentos anteriormente organizados as manifestações de junho, a dianteira do processo.

Em João Pessoa, o ato foi realizado com o objetivo de dialogar com a população sobre como solucionar os problemas que a aflige. A manifestação teve início na Praça dos Três Poderes com percurso até à Lagoa. A mobilização teve a participação de setores mais organizados como o Movimentos dos Trabalhadores Rurais Sem Terra (MST) que compareceu em massa, Central Única do Trabalhadores (CUT), Conlutas, Assembleia Popular e Levante Popular da Juventude⁹⁸.

Abaixo a pauta das Centrais sindicais e dos movimentos sociais:

Redução da Jornada de Trabalho para 40h semanais, sem redução de salários; Contra o PL 4330, sobre Terceirização. Fim do fator previdenciário; 10% do PIB para a Educação; 10% do Orçamento da União para a Saúde; Transporte público e de qualidade; Valorização das Aposentadorias; Reforma Agrária; Suspensão dos Leilões de Petróleo (CUT, 2014).

⁹⁸Informação Pessoal. Experiência própria do autor nas manifestações.

O movimento “avante/MPL” aderiu às mobilizações, por compreender a necessidade de ampliar a pauta. Depois do dia 11 de Junho, esta “frente” não se constituiu como mais, pois a quantidade de pessoas foi reduzida e majoritariamente apenas os militantes das organizações formadas anteriormente as manifestações de Junho continuaram a atuar. Muitas pessoas que participaram da luta começaram a se integrar aos diversos movimentos sociais existentes depois das manifestações de junho.

Os diversos movimentos começaram a atuar de forma isolada, cada qual tendo uma leitura política diferenciada e agindo sobre a realidade de maneira distinta.

Parte dos movimentos sociais, para dar resposta a esta conjuntura, como MST, Levante Popular da Juventude, CUT, UNE, Consulta Popular, MAB, MPA, PT e demais organizações⁹⁹ começaram a construir o “Plebiscito Popular pela constituinte exclusiva e soberana sobre o sistema político”, a ser trabalhada por todo ano de 2014 e ter sua votação popular de 1 a 7 de setembro. A ideia do movimento é reivindicar do governo federal e do Congresso Nacional uma Constituinte Exclusiva para reformar o sistema político. Possuem uma análise da necessidade de criar mecanismos de poder que façam com que o povo participe das decisões políticas, fazendo mudanças não só no próprio processo eleitoral, mas alterando as formas de decisões na própria gestão do Estado, para além do governo e democratizando outras parcelas do Estado como o próprio Poder Judiciário.

A necessidade de se construir isso, mesmo sabendo dos limites da própria democracia burguesa, é criar alternativas que acumulem forças para uma construção de uma sociedade justa. Atualmente, por exemplo, a reforma agrária não é colocada em pauta, pois os próprios legisladores são latifundiários, tendo as eleições regidas por aqueles que possuem dinheiro. A ideia é reformar a política para dar um passo de mudança, não definitivo, mas fundamental para mudar a estrutura política brasileira, compreendendo os limites da própria democracia burguesa.

5.4 A luta para além de Junho 2013

As mobilizações sociais sobre o transporte coletivo tem este caráter esporádico no que se diz respeito à massificação do movimento. Movimentos da juventude continuam a pautar o transporte coletivo, mas levantando mais a bandeira do Passe Livre e da melhoria da

⁹⁹ 370 organizações participam da construção do Plebiscito Popular;

qualidade do transporte, do que a própria redução da passagem. A luta ganha outros contornos.

Porém, quando ocorre um aumento da passagem, os manifestantes vão para a rua. Isto ocorre porque o período do aumento da passagem, segundo Elida Elena, do Levante Popular da Juventude:

É o período propício a questionar a lógica mercadológica do transporte, é o momento em que se denuncia que a Prefeitura Municipal e os empresários estão aumentando a tarifa, deixando a passagem ainda mais cara, mas não resolveram com problemas como a superlotação e o elevado tempo de espera. É o momento que as pessoas estão ainda mais propícias a nos escutar e que gera mais revolta em nós, porque é uma imensa contradição aumentar a passagem para beneficiar os ricos empresários, enquanto o povo continua a pegar ônibus com péssima qualidade¹⁰⁰.

Estes momentos de aumento da passagem apresentam uma contradição inerente ao atual sistema de transporte coletivo, como foi apontado por Elida Elena, em que a tarifa é elevada para garantia dos lucros enormes das empresas de transporte, enquanto outros problemas continuam a existir.

Em 2014, a passagem voltou a aumentar, passando de 2,20 para 2,35. Estudantes realizam diversas passeatas, ocuparam prefeitura, porém não foi reduzida como no ano de 2013 (MAISPB, 2014).

É importante lembrar que nas duas semanas anteriores ao aumento da passagem, como apresentado no capítulo 4, os motoristas de ônibus realizaram greve com o intuito de forçar um aumento da passagem. Apesar da não conquista em relação à redução da tarifa de ônibus, candidatos ao governo da eleição de do Estado da Paraíba já anunciam que vão implementar o passe livre para os estudantes.

A mobilização desde de junho de 2013 influenciou nos programas de governo que começam a adotar o passe livre estudantil como uma realidade (CLICKPB, 2014). Nesses momentos eleitorais, é comum candidatos anunciarem propostas para aumentar seus votos, mas, o fato destes terem adotado, em sua agenda política, mostra a popularidade que o passe livre ganhou, principalmente após as manifestações de junho de 2013.

As passeatas do ano de 2014 foram realizadas com 100 a 400 manifestantes, números desproporcionais em relação à maior ocorrida em 2013 em que mais de 20 mil pessoas foram às ruas. Estas mobilizações sociais sobre transporte, apesar de muitas vezes não obterem conquistas concretas, influenciam as decisões do governo. Segundo Gleyson, da Assembleia

¹⁰⁰ Entrevistada em março de 2014.

Popular¹⁰¹, as manifestações populares acabam “propagandeando para a população a necessidade de mudança no serviço prestado do transporte coletivo, apresentando, como alternativa para solucionar com este problema, a organização popular”¹⁰²

Quando o povo se mobilizou em grande número reivindicando melhorias na qualidade do serviço de transporte coletivo, saíram vitoriosos. Assim foi em 1988, com a criação do SETUSA, e, conseqüentemente, do direito do passe livre estudantil, assim foi em 2013 com a redução da passagem. A pressão popular surtiu efeito, pois ao longo dos anos foi a alternativa que apresentou propostas estruturais, colocando como prioridade os usuários de ônibus em contraposição aos interesses lucrativos dos empresários.

¹⁰¹ Movimento popular que se organiza em todo o Brasil, acredita que o povo necessita se organizar em torno de um projeto popular de transformações estruturais.

¹⁰² Entrevista realizada em Fevereiro de 2014.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Ao longo dos capítulos discutimos sobre o serviço de ônibus em João Pessoa, observando-o num espaço determinado, fruto de conflitos, contradições e mobilização social. Não se concebe uma cidade sem conceber um sistema de transporte de passageiros em massa.

Os capítulos apresentaram um sistema de ônibus ineficiente em João Pessoa, porém, não é necessário ser um especialista do transporte coletivo para constatar essa falta de eficiência, apenas basta utilizar um ônibus em horário de pico. O importante é discutir como foi que esta ineficiência foi construída historicamente e espacialmente na cidade de João Pessoa para construirmos alternativas para mudança.

A organização do sistema radial de transporte é concentrador. São cerca de 280 mil pessoas por dia realizando trajetos semelhantes, do bairro ao centro, do centro ao bairro, em João Pessoa e em diversas outras regiões. Os trajetos longos levam maior tempo quanto maior for as distâncias. A cidade se constitui através de vias sobrecarregadas que levam a população para caminhos semelhantes. Um transporte coletivo ideal encontra problemas numa construção da cidade com postos de trabalhos, lazer e serviços concentrados. Como constituir um sistema de transporte coletivo ideal numa cidade em que a lógica de racionalização do espaço é concentradora, mediada por interesses da especulação imobiliária? É necessário se pensar em outro modelo de cidade (seria o fim dela?), talvez com caráter mais descentralizador, em que as atividades não se concentrem tanto em poucas regiões.

A forma da cidade, construída numa espacialização radial, faz com que exista uma sobrecarga de linhas de ônibus, numa espécie de “nós”. Essa configuração espacial racionaliza mercantilmente as regiões de melhor acesso às áreas centrais. Os empresários da construção civil e imobiliária se aproveitam destes espaços e forçam a classe trabalhadora de baixa renda a morar na periferia urbana.

A estrutura organizacional da cidade não explica por si só os problemas do serviço de ônibus de João Pessoa. Afinal, “pegar” ônibus lotado não é exclusividade de “A ou B” local, é de toda a cidade, mas não é para todo mundo. Isto significa afirmar que não basta pensarmos num modelo de cidade ideal, enquanto existir empresários que provoquem a má qualidade do serviço de ônibus com o objetivo de lucrar.

Se o transporte coletivo continuar a ser mercantilizado, a cidade será uma mercadoria, porque o direito ir e vir estará submetido a um preço que tem por finalidade atender os interesses particulares. O acesso à cidade por meio do pagamento de tarifas elevadas, do pegar ônibus lotados e esperar muito na parada de ônibus, está submetido a garantia milionária de

alguns indivíduos, para ser mais preciso, apenas 3 famílias em João Pessoa (da Unitras/São Jorge, Mandacaurensense e Marcos da Silva).

A história do transporte coletivo na cidade nos mostrou que os problemas de ineficiência no serviço não são novos. Encontraram sempre entraves de uma conjuntura nacional que interfere decisivamente nos custos do transporte. Na década de 1950 os custos do bonde eram altíssimos, virando insustentável em meio à concorrência do ônibus que tinha sua matriz energética no petróleo. Já no final da década de 1980, a elevação no preço das passagens, tornou o sistema de transporte coletivo extremamente contestado a todo instante. Todo mês acontecia um aumento da passagem no serviço de ônibus. É importante lembrar que além da conjuntura nacional, possivelmente os empresários destruíram bonde, justamente para atuarem sem concorrência no sistema de transporte coletivo.

Os governos só assumiam o transporte coletivo em último caso, pois foram as empresas privadas que predominaram no serviço de transporte coletivo de João Pessoa. O Setusa foi um dos casos mais emblemáticos, apresentando um sistema de ônibus que foi fruto das mobilizações sociais, sua criação evidencia que os usuários do transporte coletivo reagem (até violentamente) quando sentem os problemas que os afligem. O direito Passe Livre foi conquistado pela primeira vez em 1988, justamente quando houve uma grande manifestação. Até hoje os estudantes não tem de forma plena em João Pessoa¹⁰³.

A questão que se coloca é: partirá do poder público a solução das ineficiências no serviço de ônibus? O que a história do serviço de transporte coletivo em João Pessoa nos mostra é que, até o momento, não.

A Prefeitura Municipal de João Pessoa já tem propostas de mudança no serviço de ônibus que impactará de forma significativa na rede de transporte da cidade. A construção de vias exclusivas serão construídas com os chamados BRT's (Bus Rapid Travel) que são ônibus biarticulados com alta capacidade de passageiros (200 pessoas) implementados nos principais "corredores" da cidade¹⁰⁴. A concepção do projeto é que isto resultará na diminuição do tempo de viagem para o serviço de ônibus, gerando assim mais conforto para os usuários. Este projeto tenta encontrar uma solução para o elevado aumento do número de carros em João Pessoa, causado pelos engarrafamentos nas vias de tráfego. Com esta proposta, o transporte de massa será priorizado, já que é o transporte responsável pelo deslocamento de um número maior de passageiros em comparação com os automóveis e motos.

¹⁰³ O passe livre para os estudantes só existe para o ensino fundamental com 50 passagens por mês para a escola.

¹⁰⁴ Que é a Epitácio Pessoa, D. Pedro II, Av. Cruz das Armas, entre outros como pode ser observado na Figura 4 da página 43.

Além dos corredores exclusivos, o projeto consiste em construir diversas integrações na cidade, em que os passageiros de diversos bairros desembarcariam e pegariam outro ônibus rumo ao centro da cidade, por exemplo. Isto eliminaria o transporte de modal radial, ou seja, aqueles transportes que fazem o percurso do bairro ao centro e que tem o mesmo percurso na volta. As alterações com a construção destas integrações reduziriam os custos¹⁰⁵ para os empresários de ônibus, diminuindo a frota de ônibus e consequente de gasolina, cobrador e motorista. Os ônibus biarticulados iriam fazer o trajeto dos terminais de integração - centro – terminal de integração. Questionado se a quantidade de ônibus acabaria com a superlotação a prefeitura respondeu negativamente, mas afirmou que diminuiria a quantidade de pessoas já que elas estariam melhores distribuídas dentro dos ônibus, pois os corredores exclusivos permitiriam regularidade dos ônibus.

Na pesquisa de campo, foi verificado que o intervalo dos ônibus era bastante variado. Houve momentos da pesquisa que na linha 301 tive 3 ônibus consecutivos chegando ao Terminal de Integração do Varadouro, evidenciando o atraso das linhas provocadas pelo engarrafamento.

A proposta, se manter uma ótima frota em circulação, será um avanço em relação ao atual modelo de trânsito dos ônibus, pois se já é ruim deslocar-se em um ônibus, muito pior com engarrafamento, fazendo com que o desconforto dentro do veículo seja ainda maior. Isto também influenciará no tempo de espera no ponto de ônibus, pois os horários serão bem mais regulares. Entretanto, dependendo da forma como o projeto será colocado em prática, se houver redução da frota, resultará em mesmice ou até mesmo em uma piora do serviço, podendo beneficiar os empresários de ônibus que aumentará ainda mais sua lucratividade. Porque poderá ocorrer otimização do tempo, sem aumento do conforto, nem sempre os dois benefícios podem andar juntos. A própria redução da frota influenciará negativamente, até mesmo, na qualidade de vida da população pessoense, pois haverá demissões.

Os limites desta proposta, é que a própria Prefeitura Municipal não tem como horizonte mudar estruturalmente o serviço de transporte, pois promete “distribuir a superlotação”, mas não por um fim nela. As faixas exclusivas na cidade tem todo apoio empresarial e chega ser uma reivindicação da classe patronal, pois quanto menor os engarrafamentos menores serão os custos para as empresas. Vasconcellos (2000) aponta que em muitas cidades o engarrafamento aumenta os custos do transporte. Em São Paulo o custo do serviço de ônibus chega a ser 15% mais caro por causa dos engarrafamentos, no Rio de

¹⁰⁵ Nilton Pereira, secretário da SEMOB em Maio de 2014 apresentou no Seminário de Mobilidade Urbana a concepção do projeto.

Janeiro 10% e em João Pessoa 2%. Não é um projeto que entra em confronto direto com as empresas, elas até mesmo apoiam. Resta saber se os empresários estão dispostos a bancarem os ônibus biarticulados, já que terão que desembolsar de acordo com o projeto a sua “contra partida”.

As próprias manifestações de Junho de 2013 sobre transporte coletivo foram as responsáveis por destinar verbas para este projeto através do PAC¹⁰⁶ da Mobilidade Urbana, que abriu projetos a nível nacional. Em João Pessoa, segundo Nilton Pereira, em audiência Pública sobre o projeto em maio de 2014, 50 milhões de reais foram destinados para a execução após as manifestações de Junho de 2013 (EDIFICAR, 2014).

Isto mostra, mais uma vez, o papel decisivo da população na luta por seus direitos, alterando a conjuntura e forçando os governos a tomarem medidas, mesmo que não estruturais, para mudar o sistema de transporte.

Os empresários do transporte coletivo com suas estratégias, cooptando os trabalhadores do transporte, financiando políticos¹⁰⁷, se organizando em Associações Nacionais (como a NTU), estruturando seu poderio não só na cidade de João Pessoa, mas também em outras cidades como Campina Grande (CG) e Natal. Atuando em diversos outros ramos, como concessionária de transporte, para potencializar seus lucros (UNIDAS, 2014).

Como pensar num sistema de ônibus com qualidade se empresas de ônibus continuam a existir e atuam na contramão dos interesses da população? Porque o conflito é inerente a lógica dos empresários em relação ao que os usuários desejam. Se os ônibus estão lotados, é porque o conflito está posto e só será resolvido quando atingirem a estrutura do problema. Se os ônibus são lotados, beneficia os empresários, maximiza o lucro deles. Entretanto para o usuário, é o oposto, porque não há qualidade para o mesmo, não há acúmulo de riquezas, nem conforto.

A questão é que, os usuários são a classe trabalhadora e como tal, são maioria no sistema capitalista. A apropriação privada é realizada numa escala que concentra a posse em poucos, principalmente quando se tem um serviço de ônibus monopolizado como temos em João Pessoa.

Este conflito, dos problemas no sistema de transporte é fruto da própria contradição que permeia o processo de produção capitalista do espaço. Não é só no transporte coletivo que a lógica mercantil perdura, é também em outros serviços essenciais. Isto não significa que o transporte coletivo só mudará quando o próprio modo de produção se modificar, mas suas

¹⁰⁶ Programa de Aceleração do Crescimento (PAC)

¹⁰⁷ 100 mil reais em 2006 para campanha do Deputado Vital do Rego Filho (TRANSPARÂNCIA.ORG, 2014)

transformações tem íntima relação com o modo de produção capitalista. As próprias alterações técnico-científicas ocorridas com o bonde, o barateamento dos veículos motorizados, são lógicas muito maiores do que as condições materiais locais que são resultados de uma escala maior.

As manifestações, ao questionarem a gestão privada do transporte, não só está atacando o próprio serviço, mas a própria organização social da produção que se opera por intermédio de empresas privadas. Atinge não só o serviço dos ônibus, mas a estrutura do próprio sistema. As insatisfações populares questionam mais do que o lucro, questionam o próprio capitalismo.

Os movimentos sociais que participaram dos atos contra o aumento da passagem, observam que o problema do transporte não é um problema apenas do sistema de transporte, mas do próprio modo de produção capitalista. A luta de muitos dos movimentos que participaram da “frente” esporádica, tem o transporte coletivo como uma de várias outras lutas. Em João Pessoa, não existe nenhum movimento social específico que luta apenas por transporte coletivo, mas movimentos que aglutinam várias reivindicações.

As manifestações de 1988, de junho de 2013 e diversas passeatas que frequentemente ocorrem em João Pessoa e em todo o Brasil pela melhoria do sistema de ônibus, são mais do que acontecimentos ocasionais. As mobilizações, são as respostas populares, é o movimento de luta de uma classe que, ao está despossuído dos meios de transporte e também de produção, querem transformar a ordem vigente.

O futuro é de mobilizações. Porque pagar caro e ainda por cima lotado é algo concreto, vivenciado por milhões de pessoas. Até quando nossa sociedade vai se relacionar com essa forma de encarar o mundo? É certo dizer que isto só dependerá da capacidade de mobilização social, porque se for esperar de empresas e governo as mudanças sociais estruturantes, é certo que não virão, porque o atrelamento de classe se perpetua há muitos anos.

Que venha o futuro!

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ANDRADE, Ana Tereza Paixão. O sistema de transporte público de passageiro por ônibus em João Pessoa: um estudo de caso. Monografia – Universidade Federa da Paraíba, 1986.

ANTP, Associação Nacional dos Transportes Públicos. Informações sobre preço da passagem de 2004 à 2013.Site www.antp.org.br acessado em março, 2014.

BANCO, CENTRAL DO BRASIL. Disponível em <http://www.bcb.gov.br/?CEDB>, acessado em 10 de agosto de 2010.

BETTO, Frei. “O que é ser de esquerda e direita hoje?”. Disponível em <http://www.brasildefato.com.br/node/12404>, acessado em junho de 2013.

BLOG. ESTADAO, 2013. “Um terços dos brasileiros tem facebook”. Disponível em <http://blogs.estadao.com.br/radar-tecnologico/2013/01/23/um-terco-dos-brasileiros-tem-facebook-pais-se-torna-o-2o-em-numero-de-usuarios/>, acessado em novembro de 2013.

BOGO, Ademar. Organização política e política de quadros. Editora Expressão Popular – São Paulo, 2011.

BOITO JR, Armando. “O impacto das mobilizações de junho na política atual”. Disponível em <http://www.brasildefato.com.br/node/15386>, acessado setembro de 2013.

BOITO JR, Armando. “As bases do neodesenvolvimentismo”. Disponível em <http://eesp.fgv.br/sites/eesp.fgv.br/files/file/Painel%203%20%20Novo%20Desenv%20BR%20-%20Boito%20-%20Bases%20Pol%20Neodesenv%20-%20PAPER.pdf> , acessado em dezembro de 2013.

BOLAFFI, Gabriel. Habitação e Urbanismo: O Problema e o Falso Problema. IN: MARICATO, Ermínia (Org). A produção capitalista da casa (e da cidade) no Brasil Industrial. 1ª edição. São Paulo: Editora Alfa-Omega, 1979.

BRASIL DE FATO. “Direita radical tenta pegar carona em protestos” Disponível em <http://www.brasildefato.com.br/node/13277?page=1>, acessado em setembro de 2013.

BRASIL DE FATO. “Esquerda se une para decidir como atuar em manifestações”. Disponível em <http://www.brasildefato.com.br/node/13320>, acessado em outubro de 2013.

CABRAL, Enver José Lopes. SETUSA: um transporte coletivo Estatal em João Pessoa-PB (1988 a 1996). Monografia apresentada ao Curso de Geografia como requisito para obtenção do título de bacharel em Geografia na Universidade Federa da Paraíba. João Pessoa, 2010.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. A (Re) Produção do Espaço Urbano. 1ª reimpr. – São Paulo. Editora Universidade de São Paulo, 2008.

CARTAL CAPITAL. “Há vinte anos Collor sofria impeachment”. Disponível em <http://www.cartacapital.com.br/politica/ha-20-anos-fernando-collor-sofria-impeachment/> , acessado em dezembro de 2013.

CARTILHA PLEBISCITO POPULAR. Disponível em http://www.plebiscitoconstituente.org.br/sites/default/files/material/AF_Cartilha%20Plebiscito%202%C2%AA%20Edi%C3%A7%C3%A3o_WEB.pdf, acessado em Maio de 2014.

CEHAP, Companhia Estadual de Habitação Popular. “Governo entrega 410 casas em João Pessoa” disponível <http://www.cehap.pb.gov.br/noticia/governo+entrega+410+casas+em+joao+pessoa-19>, acessado em dezembro de 2013.

CHAUÍ, Mariline. “O inferno urbano e a política do favor, tutela e cooptação” disponível em <http://www.viomundo.com.br/denuncias/marilena-chau-i-o-inferno-urbano-e-a-politica-do-favor-clientela-tutela-e-cooptacao.html> acessado em setembro de 2013.

CLICKPB. “Ricardo Coutinho anuncia passe livre para estudantes de ensino médio” disponível em <http://www.clickpb.com.br/noticias/paraiba/ricardo-coutinho-anuncia-passe-livre-para-estudantes-do-ensino-medio/> Acessado em agosto de 2014.

COLETIVO, Mundo Cultura Independente. “João Pessoa avante III: Passe Livre para a cultura” disponível em <http://coletivomundo.com.br/joao-pessoa-avante-iii-passe-livre-para-a-cultura/> acessado em março de 2014.

CUT, Central Única dos Trabalhadores. “CUT e demais centrais sindicais farão dia 15 a primeira reunião”. Disponível em <http://www.cut-go.org.br/destaques/357/cut-e-demais-centrais-farao-dia-15-a-primeira-reuniao-de-planejamento-das-acoes-de-2014>, acessado em março de 2014.

DCE UFPB. Diretório Central dos Estudantes (DCE) da Universidade Federal da Paraíba (UFPB), gestão “Levante e Lute”. Ação no Ministério Público Estadual reivindicando redução da passagem de ônibus. Org.: Cabral, Enver Jose Lopes. João Pessoa, 2009.

DIÁRIO DO CENTRO DO MUNDO. “Não podemos nos alinhar aos Datanas e Jabores” disponível em <http://www.diariodocentrodomundo.com.br/nao-podemos-nos-alinhar-aos-datenas-jabores-e-pondes/>, acessado em setembro de 2013.

EDIFICAR. “Audiência pública discute mobilidade urbana na capital” disponível em <http://revistaedificar.com.br/noticias/audiencia-publica-discute-mobilidade-urbana-na-capital/>, acessado em Junho de 2014.

FERIANCIC Stanislav, FERIANCIC Gabriel, VERRONI José. Cálculo de tarifa de transporte público por avaliação de longo prazo. Artigo apresentado no 14º congresso brasileiro de Transporte e Trânsito, da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), em Vitória-ES, 2003.

FRANÇA, Iara Soares de. Os subcentros em comércios e serviços como novas centralidades em cidades médias: estudo do Major Prates em Montes Claros/MG. Anais do Encontro Nacional dos Geógrafos (ENG), 2010.

FERNANDES, Florestan. A revolução burguesa no Brasil: ensaio de interpretação sócio-lógica/Florestan Fernandes: prefácio José de Souza Martins. – 5ª ed. – São Paulo: Globo, 2006.

FERRARI, Terezinha. Fabrilização da cidade e ideologia da circulação. Outras Expressões – São Paulo, 2012.

G1. “Veja fotos do protesto em João Pessoa e Campina Grande” disponível em <http://g1.globo.com/pb/paraiba/fotos/2013/06/veja-imagens-do-protesto-em-joao-pessoa-e-campina-grande.html#F846235>, acessado em março de 2013.

G1 PARAÍBA. “Mortes no transito crescem 70% em 10 anos na paraíba, diz estudo” disponível em <http://g1.globo.com/pb/paraiba/noticia/2013/11/mortes-no-transito-crescem-709-em-10-anos-na-paraiba-diz-estudo.html> acessado em dezembro de 2013.

_____. “Valor do metro quadrado em João Pessoa sobe 154% em seis anos”. Disponível em <http://g1.globo.com/pb/paraiba/noticia/2011/08/valor-do-metro-quadrado-em-joao-pessoa-sobe-154-em-seis-anos.html>, acessado em Janeiro de 2014.

G1 NOTÍCIA. “Veja notícia pesquisa completa do Ibope sobre os manifestantes” disponível em <http://g1.globo.com/brasil/noticia/2013/06/veja-integra-da-pesquisa-do-ibope-sobre-os-manifestantes.html>, acessado em Fevereiro de 2014.

G1 POLÍTICA. “Desoneração federal permite em média redução de 0,20 centavos, diz Gleisi” disponível em <http://g1.globo.com/politica/noticia/2013/06/desoneracao-federal-permite-reducao-media-de-r-020-na-tarifa-diz-gleisi.html>, acessado em Janeiro de 2014.

GLOBO, 2013. Tarifas de ônibus caem em 11 cidades do país Site acessado em Agosto de 2013 <http://oglobo.globo.com/pais/tarifas-de-onibus-caem-em-11-cidades-do-pais-8731286#ixzz2d6i4e1mV>, 2013.

GLOBO. “Quase 60 cidades já reduziram o preço da tarifa” disponível em <http://oglobo.globo.com/brasil/quase-60-cidades-ja-reduziram-preco-da-tarifa-8764548> acessado em Janeiro de 2014.

HISTÓRIA BRASILEIRA. “Manifestação dos 100 mil contra a ditadura militar” disponível em <http://www.historiabrasileira.com/ditadura-militar/manifestacao-dos-100-mil-contr-o-regime-militar/> acessado em Fevereiro de 2014.

HARVEY, David. A produção capitalista do espaço./David Harvey. – 2ª edição. São Paulo: Annablume, 2006. (Coleção Geografia e Adjacências) 252 p.;

HENRIQUES, Madalena Glória Mendes Pereira. Análise da evolução dos transportes públicos coletivos em João Pessoa. Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado em Engenharia Civil da Universidade Federal da Paraíba. Campina Grande-PB, 1993.

IBGE, Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Índice de preço do consumidor. Site www.ibge.org.br acessado em Julho, 2013.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e estatística. Dados referentes ao município de João Pessoa. Disponível em www.ibge.gov.br, acessado em fevereiro de 2014.

IPEA, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Nº 154 - Comunicados do IPEA: Gastos das famílias das regiões metropolitanas brasileiras com transporte urbano. Brasil, 2012.

JORNAL DA PARAÍBA. “IBGE: Mangabeira é o bairro mais populoso e Gramame cresceu mais” disponível em http://jornaldaparaiba.com.br/noticia/62426_ibge--mangabeira-e-o-bairro-mais-populoso-e-gramame-cresceu-mais, acessado em Fevereiro

de 2014.

JUS.BRASIL. Legislação Lei Nº7619-87. Disponível em 2014 <http://presrepublica.jusbrasil.com.br/legislacao/111148/lei-7619-87>, acessado em maio de 2014.

LAVIERI & LAVIERI. Gonçalves, Regine Célia. A questão urbana na Paraíba/Regina Célia Gonçalves, Maria Beatriz Ferreira Lavieri, João Lavieri, Glória Rabay – João Pessoa:Ed. Universitária/UFPB, 1999. (p.39 - p.65)

LÊNIN, Vladimir Ilitch.,1870-1924- O Estado e a revolução: o que ensina o marxismo sobre o Estado e o papel do proletariado na revolução/V.I.Lênin; [tradução revista por Arisdes Lobo] –2.ed. ver. Atual. – São Paulo: Expressão Popula, 2010. 182p.

LEVANTE, 2012. Site acessado <http://levante.org.br/fui-o-bode-expiatorio-dos-empresarios-entrevista-com-enver-jose/> em Julho de 2013. Fui o bonde expiatório dos empresários. Entrevista de Enver José ao Brasil de Fato em março de 2012.

LOJKINE, Jean. O papel do Estado na urbanização capitalista IN: Forti, Reginaldo. Marxismo e urbanismo capitalista. Livraria Editora Ciências Humanas. São Paulo, 1979

LUDD, Ned. Apocalipse Motorizado: a tirania do automóvel em um planeta poluído/ Nedd Ludd (org.); [tradução Leo Vinicius; ilustrações de Andy Singer]. – 2ed.rev.- São Paulo: Conrad Editora Brasil, 2005. – (Coleção Baderna)

MAISPB. Disponível em http://www.maispb.com.br/artigo.php?id_artigo=20140722092112, acessado em março de 2014.

MAIA, Doralice Sátyro. TEMPOS LENTOS NA CIDADE: PERMANÊNCIAS E TRANSFORMAÇÕES DOS COSTUMES RURAIS EM JOÃO PESSOA-PB. Tese de Doutorado. Universidade de São Paulo, 2000.

MORAIS, Vanessa Montes. O que os monopólios podem dizer sobre as siderúrgicas brasileiras?. Dissertação apresentada ao curso de Mestrado Profissionalizante em Economia como requisito parcial para obtenção do Grau de Mestre em Economia. Faculdade de Economia e Finanças – IBMEC. Rio de Janeiro, 2006.

MOREIRA & TARGINO. Capítulos de Geografia Agrária da Paraíba/Emília Moreira, Ivan Targino. - João Pessoa: Editora Universitária/UFPB, 1997, 332p.

MILANI, Renato Matias. A importância do sistema ferroviário para o desenvolvimento capitalista: uma análise do caso brasileiro – da implantação ao avanço industrial nos anos 50, São Paulo, FAAP, 2010, 69p.

MOBILIDADEJP. “Integração Temporal” Disponível em <http://mobilidadejp.org/transporte-publico/integracao-temporal/>, acessado em março de 2014.

NTU, Associação Nacional das Empresas de Transporte Urbano. Site www.ntu.org.br acessado em Agosto de 2009.

Nozaki & Santos (s.d). Análise conceitual sobre os arranjos das linhas de ônibus. Disponível em http://www.cbtu.gov.br/monografia/2009/trabalhos/artigos/planejamento/1_54_AC.pdf, acessado em maio de 2014.

OLIVEIRA, José Luciano Agra. Uma contribuição aos estudos sobre a relação transportes e crescimento urbano: o caso de João Pessoa-PB. UFPB João Pessoa, 2006.

OLIVEIRA, Maria Ivanilde. Uma Abordagem sobre a demanda de passageiros de transporte urbanos por ônibus da cidade de João Pessoa. UFPB Campina Grande Campus II, 1993.

ÔNIBUS BRASIL. Disponível em <http://onibusbrasil.com/blog/2013/01/02/passagem-de-onibus-sobe-para-r-230-em-joao-pessoa/>, acessado em março 2013

ÔNIBUS PARAÍBA. “Semob prolonga tempo para integração temporal nas linhas I008-Nova Magabeira e I009-Colinas” disponível em <http://www.onibusdaparaiba.com/2013/04/semob-prolonga-tempo-para-integracao.html> acessado em Dezembro de 2013.

PARAIBANOS, Ônibus. Foto “Praça Vidal de Negreiros (1924)” disponível em <http://paraibanos.com/joaopessoa/fotos-antigas-2.htm>, acessado em Janeiro de 2014.

_____. Foto “marinete” ou “bicudinha” disponível em <http://paraibanos.com/joaopessoa/fotos-antigas-2.htm>, acessado em Janeiro de 2014.

PASSE LEGAL. Site www.passelegal.com.br acessado em 2014. Site da Associação das Empresas de Transporte Coletivo de João Pessoa (AETC-JP). João Pessoa, 2014.

PASSE LEGAL. Disponível no site <http://passelegal.com.br/noticias/acesso-ao-terminal-de-integracao-do-varadouro-sera-com-o-cartao-da-bilhetagem-eletronica-a-partir-do-dia-05/>, acessado em Janeiro de 2014b.

PASSE LEGAL. Site www.passelegal.com.br acessado em 2007. Site da Associação das Empresas de Transporte Coletivo de João Pessoa (AETC-JP). João Pessoa, 2007

PATARRA, Neide. Tendências e Modalidades Recentes das Migrações Internas e Distribuição Populacional no Brasil: um olhar para o Nordeste. Anais do Seminário Quantos Somos e Quem Somos no Nordeste, 2005.

PLANALTO, 2014^a. Lei 12.587. Política Nacional de Mobilidade Urbana http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2012/lei/12587.htm

PLANALTO, 2014b. Lei Nº 7.183, Artº.10. São considerados serviços ou atividades essenciais (...) V - Transporte coletivo” http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/L7783.htm

PISSARDO, Carlos Henrique. Disponível em <http://www.cartamaior.com.br/?/Opinio/A-politizacao-do-cotidiano-a-classe-media-e-a-esquerda/28585>, acessado em Abril de 2014.

PIRIKART. A ampliação das pautas na manifestação. Disponível em www.pirikart.com.br, acessado em março de 2014

POLEMICA PARAÍBA. Foto disponível em <http://www.polemicaparaiba.com.br/polemicas/em-negociacao-salarial-motoristas-e-cobreadores-de-joao-pessoa-realizam-manifestacao/>, acessado em dezembro de 2013.

POLEMICA. “Em negociação salarial motoristas e cobreadores realizam outra manifestação” disponível em <http://www.polemicaparaiba.com.br/polemicas/em-negociacao-salarial-motoristas-e-cobreadores-de-joao-pessoa-realizam-manifestacao/>, acesso em fevereiro de 2014.

PORTALCORREIO. “Vereador pede nova redução da passagem de ônibus” disponível em <http://portalcorreio.uol.com.br/politica/politica/governo/2013/07/05/NWS,226258,7,390,POLITICA,2193-VEREADOR-PEDE-NOVA-REDUCAO-PASSAGEM-JOAO-PESSOA.aspx>, acessado em março de 2014.

PORTALCORREIOS. “Protesto pacífico termina na orla marítima de João Pessoa”. Disponível em <http://portalcorreio.uol.com.br/noticias/cidades/cidadania/2013/06/20/NWS,225650,4,96,NOTICIAS,2190-PROTESTO-PACIFICO-TERMINA-ORLA-MARITIMA-JOAO-PESSOA-VEJA-FOTOS-ASSISTA-VIDEO.aspx>, acessado em Janeiro de 2014.

PORTAL CORREIO. “Vereador pede redução da passagem”. Disponível em <http://portalcorreio.uol.com.br/politica/politica/governo/2013/07/05/NWS,226258,7,390,POLITICA,2193-VEREADOR-PEDE-NOVA-REDUCAO-PASSAGEM-JOAO-PESSOA.aspx>, acessado em maio de 2013.

PORTAL CORREIO, 2014. Estudantes realizam protesto contra aumento da tarifa <http://portalcorreio.uol.com.br/noticias/cidades/conflito/2014/08/12/NWS,244575,4,347,NOTICIAS,2190-ESTUDANTES-REALIZAM-PROTESTO-CONTRA-AUMENTO-TARIFA-ONIBUS.aspx>, acessado em fevereiro de 2014.

PREFEITURA, Prefeitura Municipal de João Pessoa. Site da prefeitura disponível em <http://www.joaopessoa.pb.gov.br/secretarias/semob/> acessado em Fevereiro de 2014.

RÁDIO. Programa do Samuka na rádio correio, na cidade de João Pessoa-PB, em 11 de janeiro de 2011.

REBELIÃO. “Estudantes conquistam passe livre em Natal” disponível em <http://www.rebeliao.org/2013/10/03/estudantes-conquistam-passe-livre-em-natal/>, acessado em dezembro de 2013.

RODRIGUEZ, J. L. Acumulação de capital e produção do espaço: o caso da grande João Pessoa. João Pessoa: Ed. Universitária, UFPB, 1980.

RIOS, Gilvando Sá Leitão. Linhas Apagadas: Do coletivo como Arcaico ao Individual como Moderno (A extinção dos bondes na Década de 40). João Pessoa: Editora Universitária/UFPB, 1995.

SALES, Andréa Leandro Porto. O centro principal de João Pessoa: espacialidades, historicidades e centralidades. Dissertação de mestre em Geografia – Universidade Federal da Paraíba. João Pessoa, 2009.

SANTOS, Milton, 1926-1921. Da Totalidade ao Lugar/Milton Santos. – 1ed., 2. Reimpr. – São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2012. 176 p.; 21 cm – (Coleção Milton Santos; 7).

SCHIMIDT, Benício Viero. O Estado e a política urbana no Brasil. Porto Alegre, Ed. Da Universidade, UFRGS, L&PM, 1983. Tese (mestr. Ci. Pol.) Stanford University, Cal –EUA.

SEMOB. Secretaria Executiva de Mobilidade Urbana. Acessado em março de 2014, disponível no site da Prefeitura Municipal de João Pessoa acessado em www.joaopessoa.pb.gov.br, 2014a

SEMOB. Secretaria Executiva de Mobilidade Urbana. Edital da Secretaria de transporte do município de João Pessoa Edital 001/2011. Disponível em http://transparencia.joaopessoapb.gov.br/?wpdmact=p_rocess&did=My5ob3RsaW5r., acessado em janeiro de 2014, 2014b

SEMOB. Secretaria Executiva de Mobilidade Urbana. Dados relativos a quantidade de passageiros no transporte coletivo (ônibus) no ano de 2013, João Pessoa-PB, 2014c

SEMOB. Secretaria Executiva de Mobilidade Urbana. Planilha tarifária do transporte coletivo de João Pessoa, 2014d.

SEMOB, Secretaria Executiva de Mobilidade Urbana. Lei nº1.261 que cria a SEMOB disponível em <http://www.joaopessoa.pb.gov.br/secretarias/semob/asuperintendencia/>, 2014e

SEMOB, Secretaria Executiva de Mobilidade Urbana. Base cartográfica da Prefeitura Municipal de João Pessoa em arquivo “arc gis” sobre a disposição das linhas de ônibus na cidade, 2014f.

SENADO. Empresários do Transporte sugerem redução de impostos. Disponível em <http://www12.senado.gov.br/noticias/materias/2014/03/27/empresarios-do-transporte-sugerem-reducao-de-impostos-para-melhorar-o-servico>, acessado em maio de 2014.

SINDIFISCO NACIONAL. Redução do IPI ajuda indústria automobilística. Site acessado em 20 de Junho de 2013 http://www.sindifisconacional.org.br/index.php?option=com_content&view=article&catid=45:na-midia&id=1112:Economia&Itemid=72&lang=pt

SINGER, Paul. Economia Política da Urbanização. São Paulo ed. Brasiliense, 1987

SINGER, Paul. Brasil, Junho de 2013, ideologia e classes cruzadas <http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0101-vv33002013000300003>. Sciel, 2013.

SILVA, José Otacílio. Educação como fator de integração social na sociologia de Emile Durkheim. Acessado em <http://cac-php.unioeste.br/projetos/gpps/midia/seminario2/trabalhos/educacao/medu03.pdf>, 2005

SOUZA, M. L. Problemas urbanos e conflitos sociais. In. ABC do Desenvolvimento urbano. 3. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2007. cap. 5, p.81-91

STÉDILE, João Pedro. “O significado e as perspectivas das mobilizações de rua”. Disponível em <http://www.brasildefato.com.br/node/13339>, acessado em dezembro de 2013.

STtrans, Secretaria de Transporte e Trânsito da Prefeitura Municipal de João Pessoa. Quadro sobre a quantidade de passageiros transportados. João Pessoa, 2009.

TSE, Tribunal Superior Eleitoral. Prestações de contas disponível em <http://www.tse.jus.br/eleicoes/eleicoes-anteriores/eleicoes-anteriores> Acessado em Janeiro de 2014.

UNIDAS, Reunidas Mercedes-benz. Disponível em http://unidasmercedesbenz.com.br/index.php?option=com_content&view=article&id=38&Itemid=51, acessado em Janeiro de 2014.

UOL, 2014. “Facenook em números Disponível em <http://tecnologia.uol.com.br/noticias/afp/2014/02/03/facebook-em-numeros.htm>, acessado em abril de 2014

VALE E NOTÍCIA. Foto de manifestação. Disponível em <http://valeenoticia.blogspot.com.br/2013/06/veja-as-fotos-do-protesto-em-joao.html>, acessado março 2014.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. Transporte Urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e propostas – 3 ed. – São Paulo: Annablume, 2000.

XISTO J., Souza Júnior, Xisto Serafim de Santana de. Participação dos movimentos sociais urbanos na produção do espaço de João Pessoa-PB / Xisto Serafim de Santana de Souza Júnior.- Presidente Prudente : [s.n], 2008

ZIMMER, Aloísio Júnior. A administração pública e o serviço público. Disponível em <http://alcimarmartins.blogspot.com/2011/10/administracao-publica-e-o-servico.html>, acessado em julho de 2014.

YOUTUBE. Evento Avante III, 2014. Disponível em <http://www.youtube.com/watch?v=uEt-oulYBA4>, acessado em março de 2013.

YOUTUBE, 2013 – “Datena tomando nabo em pesquisa!Passe Livre. Histórico!” Disponível em http://www.youtube.com/results?search_query=Datena+tomando+nabo+em+pesquisa!Passe+Livre.+Hist%C3%B3rico.....>. Acesso em 20/01/2014.

ANEXOS

**ANEXO A – QUESTIONÁRIO APLICADO NO TERMINAL DE INTEGRAÇÃO EM
MARÇO DE 2014**

**UNIVERSIDADE FEDERAL DA PARAÍBA
CENTRO DE CIÊNCIAS EXATAS E DA NATUREZA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA**

**PESQUISA: O TRANSPORTE COLETIVO EM JOÃO PESSOA: A LÓGICA PRIVADA E
MERCADOLÓGICA DE UM SERVIÇO PÚBLICO URBANO**

Questionário aplicado sobre a qualidade do serviço de transporte

Local de aplicação do questionário: Estação de Integração do Varadouro, João Pessoa

Data ____/____/____

ENTREVISTADOR (a): _____ **Nº:** _____

Nome da entrevistada (o):

Idade _____ **Profissão/Ocupação** _____ **Gênero:**

M() F()

Cidade/ bairro em que mora

Linha (s) de ônibus que utiliza frequentemente:

1) Você usa algum transporte coletivo (público) além do ônibus municipal urbano?

☐ *Sim*

☐ *Não*

1.2) Qual?

☐ Trem ☐ Balsa ☐ ônibus inter-urbano

2) Para que usa esse tipo de transporte?

☐ Deslocamento casa – trabalho – casa
☐ Passeio

☐ Deslocamento casa-estudo-casa
☐

☐ Para ir à praia
☐

☐ Para fazer compras no Centro
☐

☐ Para pagar contas, ir ao banco
☐

☐ Outros _____
☐

3) Qual sua frequência de utilização do ônibus?

☐ Quase todos os dias ☐ Poucos dias na semana ☐ Raramente

3.1) Se respondeu **Quase todos os dias no Item 3**, quantas viagens você realiza por dia

☐ 1 ☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6 ☐ mais de 6 ☐

3.2) Se respondeu **Poucos dias na semana no Item 3**, quantas viagens você realiza por semana?

☐ 2 ☐ 3 ☐ 4 ☐ 5 ☐ 6 ☐ mais de 6

3.2) Se respondeu **Raramente no Item 3**, quantas viagens você realiza por mês? Por que?

4) Quanto é que você gasta mensalmente com o transporte de ônibus?

5) Você se utiliza de algum benefício como o Vale Transporte, a Meia Passagem Estudantil ou gratuidade?

☐ Sim, qual seria? _____ ☐ Não

6) O que você acha do preço da passagem de ônibus em relação qualidade do serviço oferecido é:

Caro () Justo () Barato ()

7) Você ficou sabendo das manifestações contra o aumento da tarifa de ônibus que aconteceram em João Pessoa no ano passado?

Sim () Não ()

Se Sim: 7a) Você participou? Sim () Não ()

7b) Você apoia? Sim () Não ()

8) O que você acha da qualidade do serviço de transporte coletivo na cidade?

Ótimo () Bom () Médio () Ruim ()

9) Quanto tempo você normalmente fica na parada esperando o ônibus?

10) Qual foi o tempo máximo que você lembra ter ficado na parada de ônibus?

Tempo máximo: _____ Linha de
ônibus: _____

Você lembra o motivo da demora
excessiva? _____

11) Quanto tempo você gasta para se deslocar da sua casa à parada de ônibus?

☐ Menos de 5 minutos ☐ entre 5 e 15 minutos ☐ entre 15 e 30 minutos
☐ Mais de 30 minutos

12) Essa parada de ônibus possui abrigo para chuva e sol?

Sim () Não ()

13) Quais são os horários nos que você usa o ônibus?

Manhã: _____ Tarde: _____

Noite: _____

14) Nesses horários a lotação do ônibus é: **baixa** (tem assentos vagos); **média** (poucas pessoas em pé); **alta** (elevada quantidade de pessoas em pé)?

Manhã: _____ Tarde: _____

Noite: _____

15) Alguma vez você foi obrigado a descer do ônibus por ele sofrer algum problema (quebrar)?

Sim () Não ()

Se sim, qual foi a linha?

Qual foi o

problema? _____

16) Para você, quais são os problemas presentes no transporte coletivo (ônibus) na cidade de João Pessoa?

A passagem é cara ()

Superlotação no transporte ()
 Falta ônibus circulando ()
 Elevado tempo de espera na parada de ônibus ()
 Ônibus que quebram no percurso ()
 Inexistência de paradas confortáveis ()
 Inexistência de informações e mapas de linhas nas paradas ()
 Péssima qualidade do serviço dos motoristas ()
 Inexistência de linhas ()
 Outros _____

17) Você já foi assaltado (a) alguma vez dentro do ônibus, ou presenciou algum assalto?
 Sim () Não ()

18) *Você conhece a proposta do Passe Livre (gratuidade) Estudantil?*
 Sim () Não ()

19) *Se **Sim**: o que você acha da proposta do Passe Livre (gratuidade) Estudantil no transporte coletivo?*
 Ótimo () Bom () Regular () Ruim ()

20) O que poderia ser feito para melhorar o serviço do transporte coletivo (ônibus) em João Pessoa?

21) Você pretende algum dia adquirir um veículo motorizado como carro ou moto?

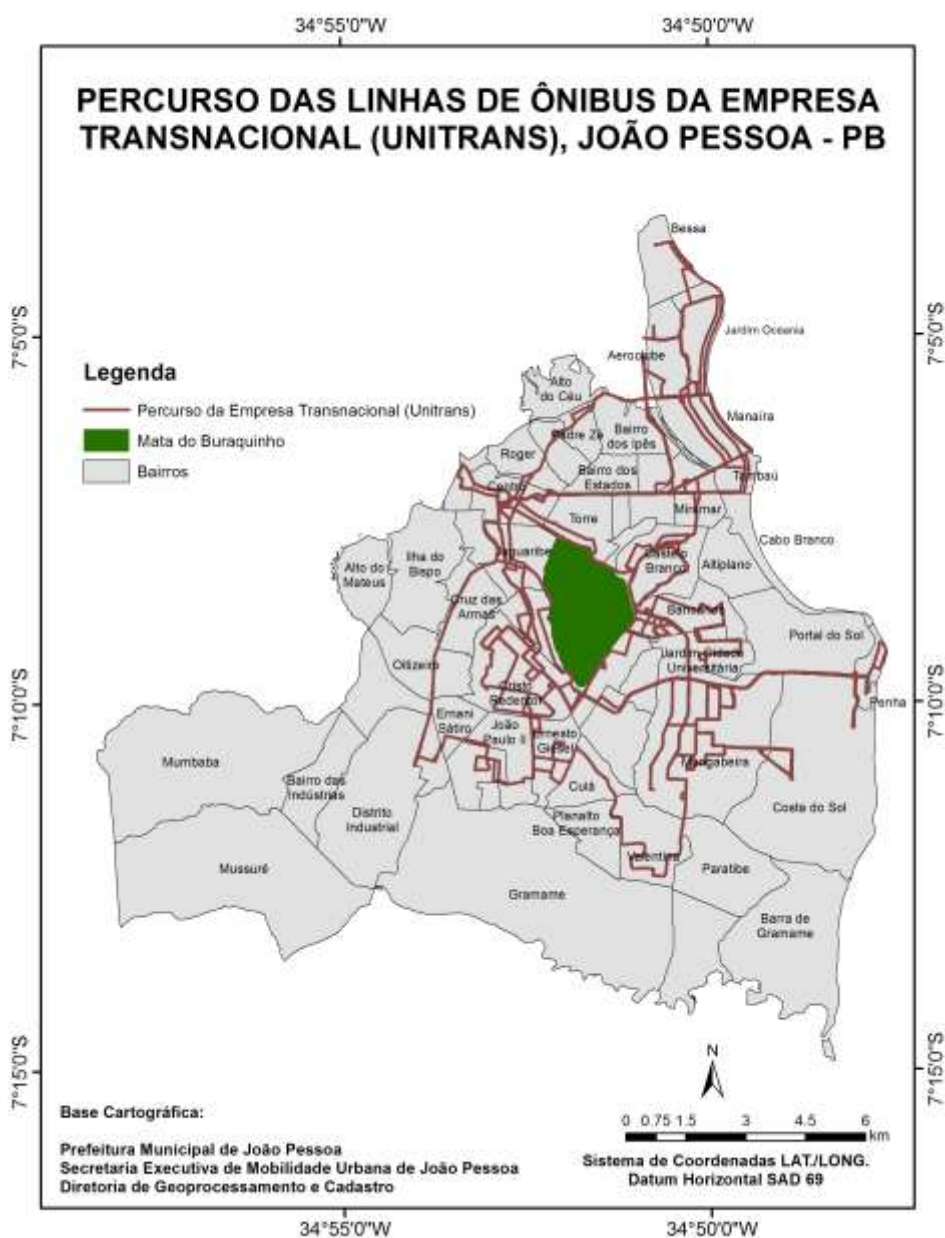
☐ ☐ ☐ ☐
 Sim Não

Se SIM, porquê?

Se NÃO, porquê?

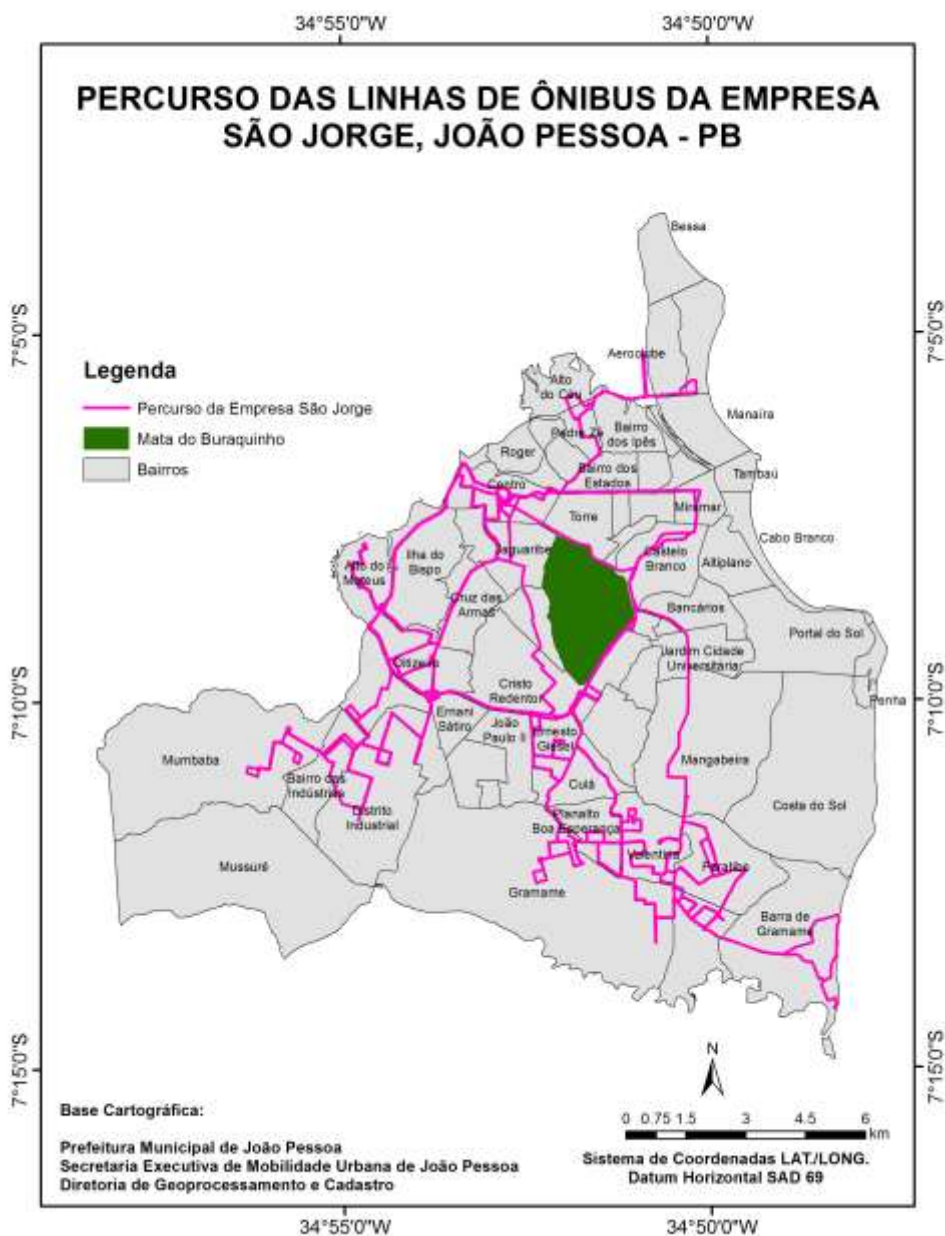
OBSERVAÇÕES

ANEXO B – MAPA DO PERCURSO DAS LINHAS DE ÔNIBUS DA EMPRESAS TRANSNACIONAL (UNITRANS), JOÃO PESSOA-PB



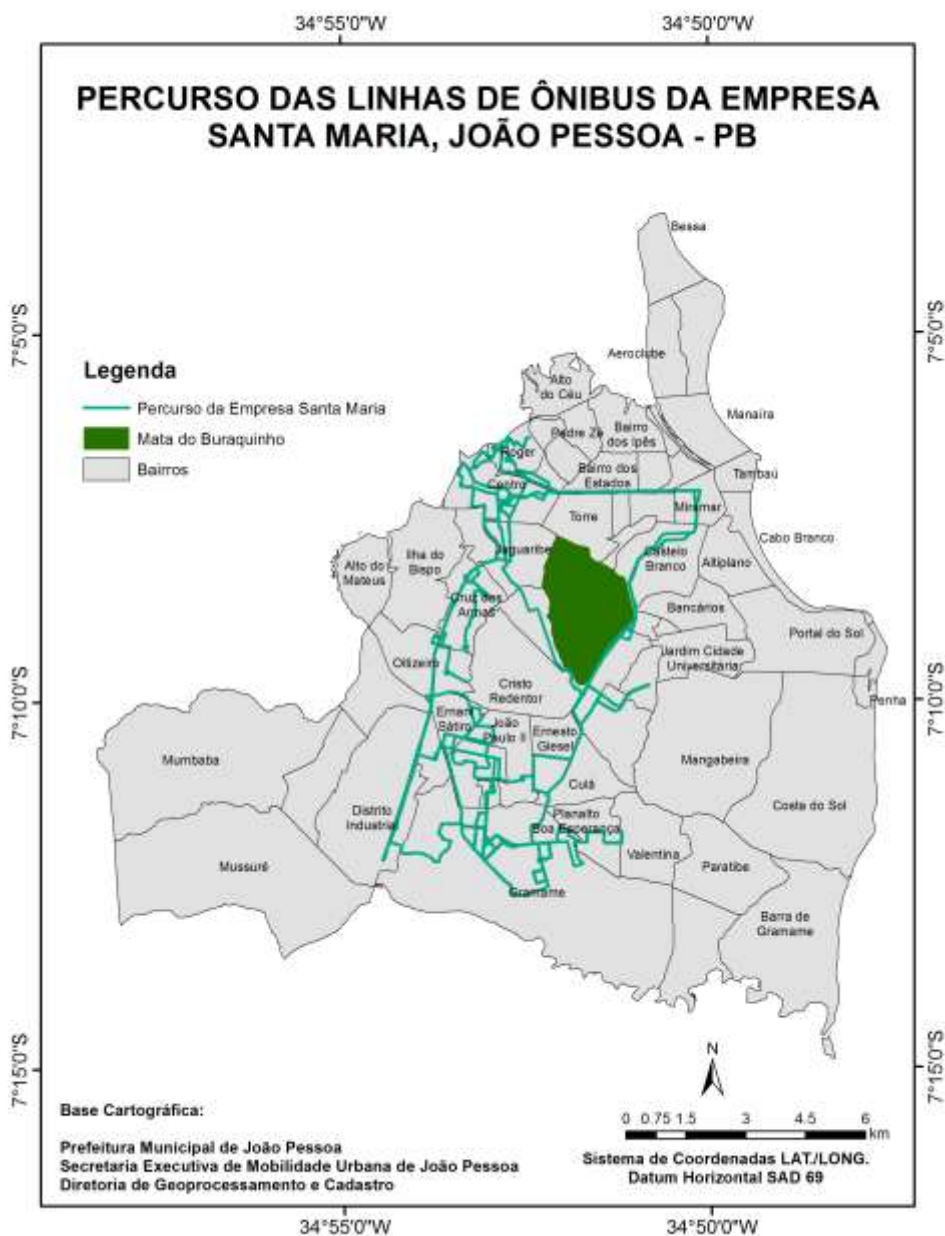
Elaboração: José Carlos Dantas, 2014

ANEXO C – MAPA DO PERCURSO DAS LINHAS DE ÔNIBUS DA EMPRESA SÃO JORGE, JOÃO PESSOA-PB



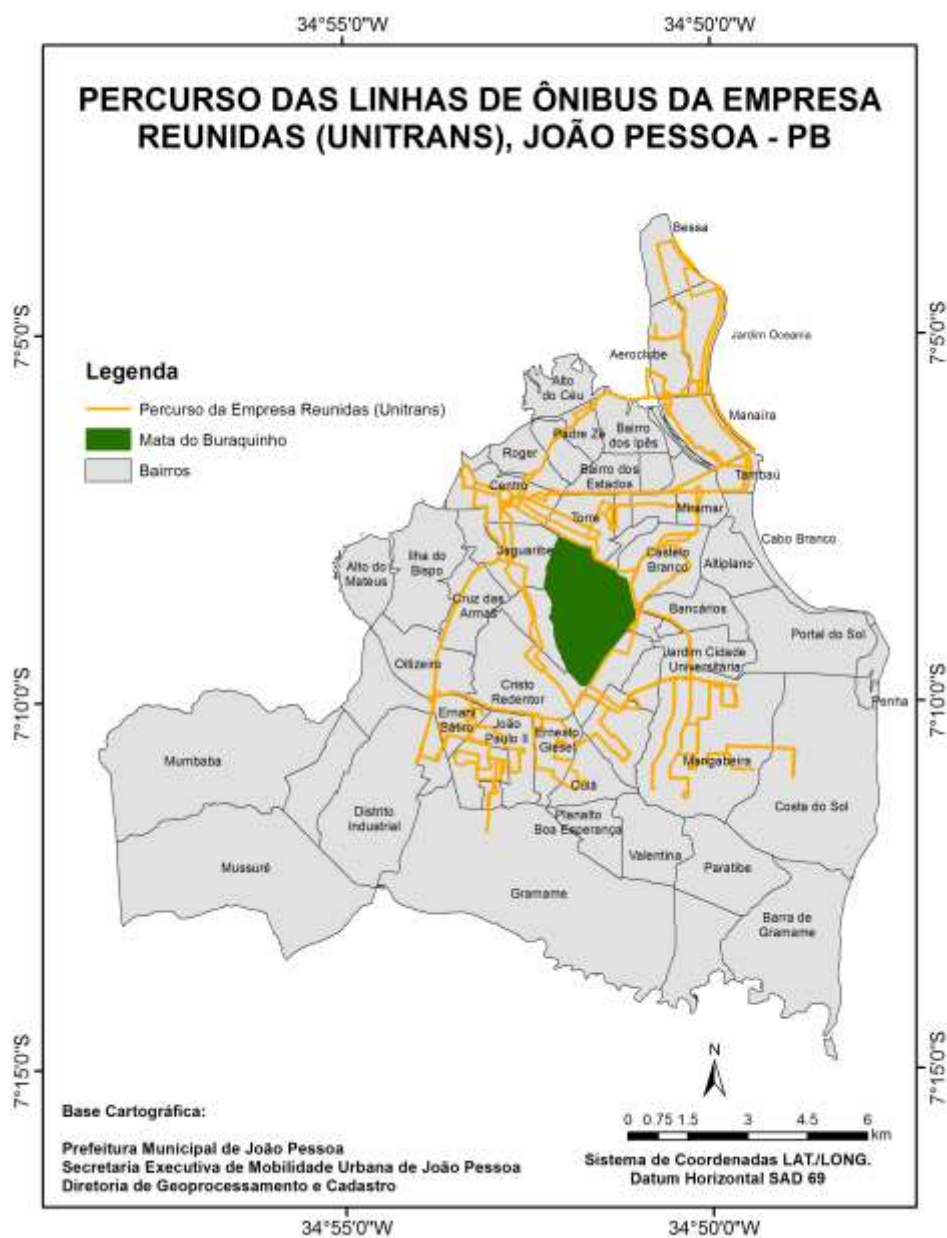
Elaboração: José Carlos Dantas, 2014

ANEXO D – MAPA DO PERCURSO DAS LINHAS DE ÔNIBUS DA EMPRESA SANTA MARIA, JOÃO PESSOA-PB



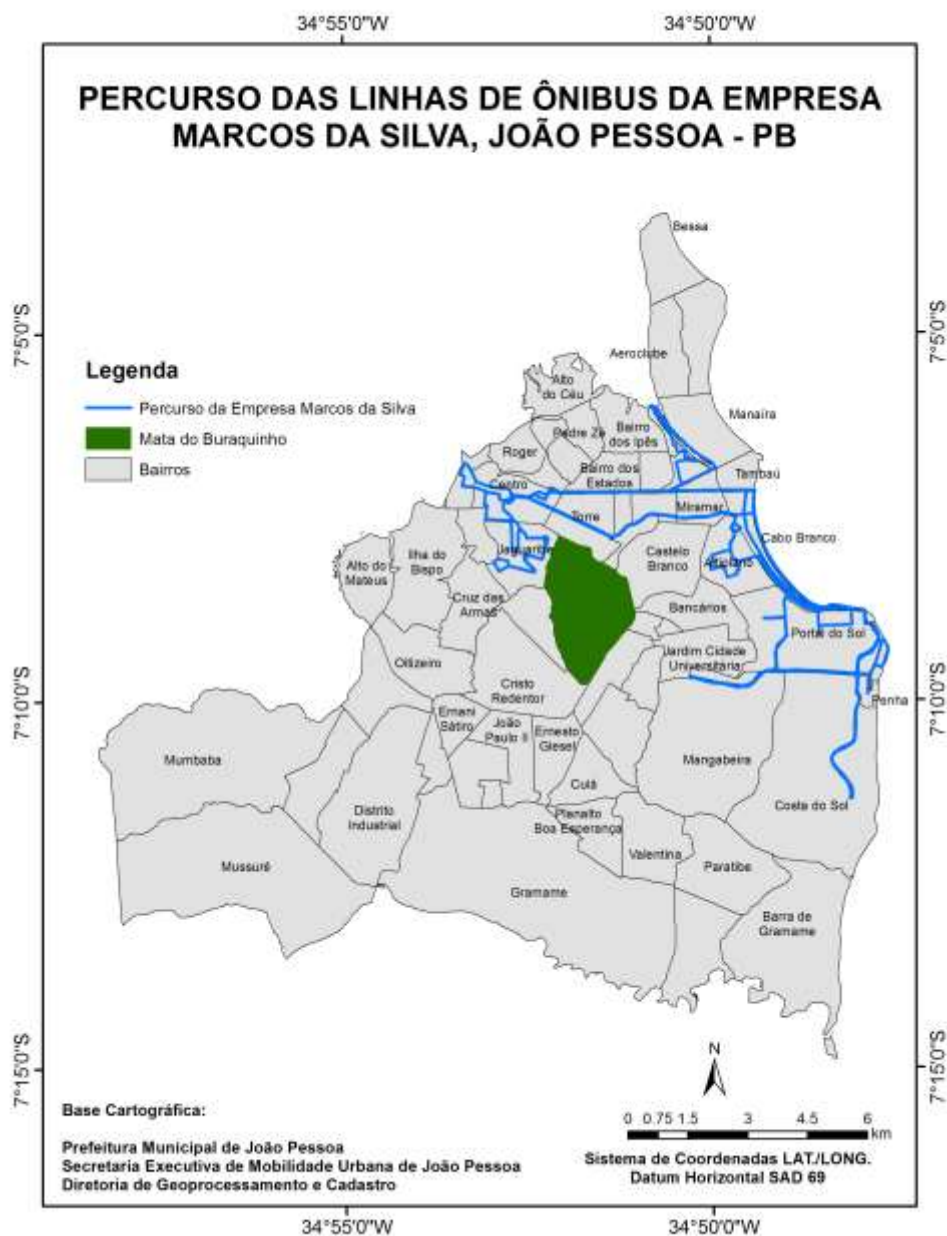
Elaboração: José Carlos Dantas, 2014

ANEXO E – MAPA DO PERCURSO DAS LINHAS DE ÔNIBUS DA EMPRESA REUNIDAS (UNITRANS), JOÃO PESSOA-PB



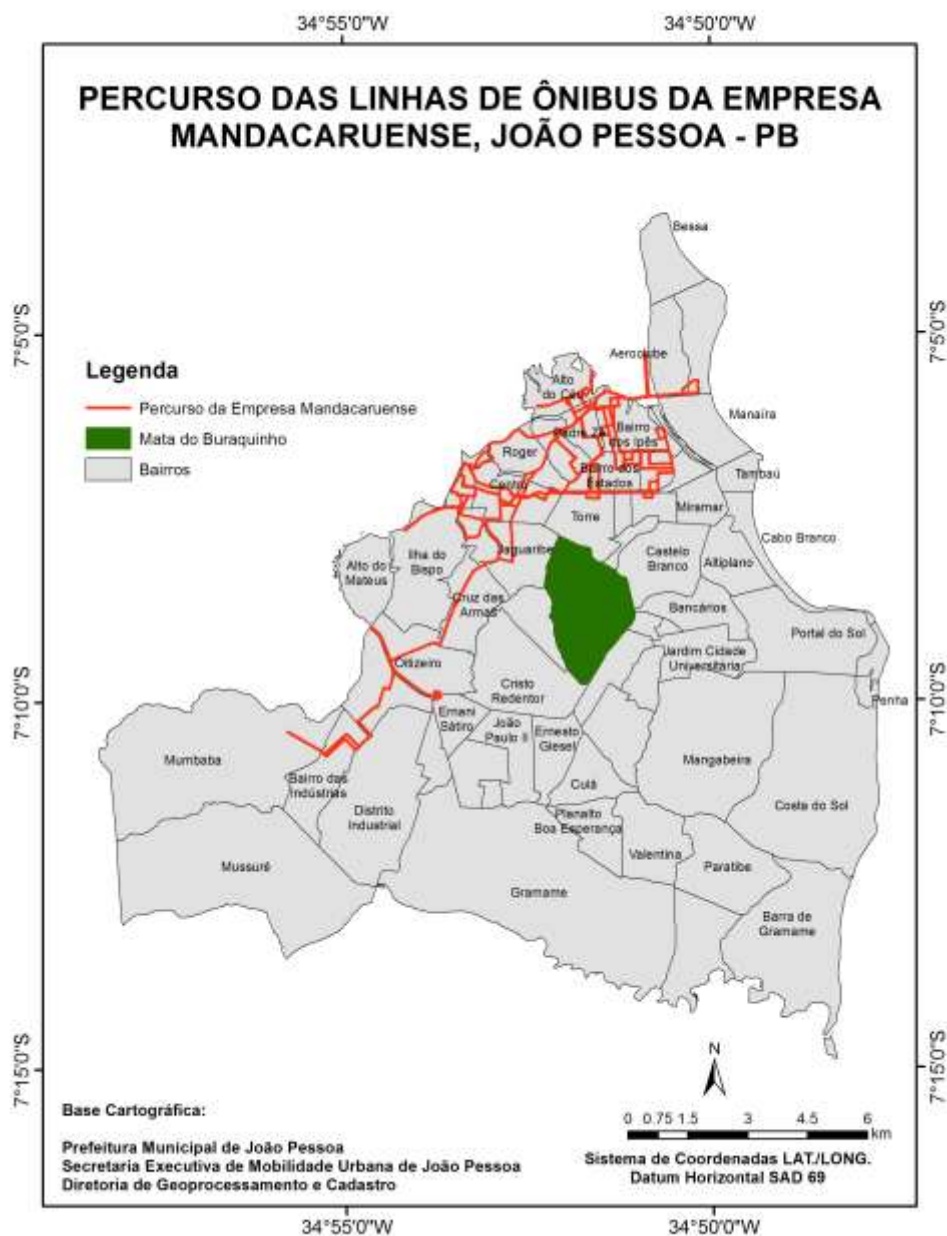
Elaboração: José Carlos Dantas, 2014

ANEXO F – MAPA DO PERCURSO DAS LINHAS DE ÔNIBUS DA EMPRESA MARCOS DA SILVA, JOÃO PESSOA-PB



Elaboração: José Carlos Dantas, 2014

ANEXO G – MAPA DO PERCURSO DAS LINHAS DE ÔNIBUS DA EMPRESA MANDACARUENSE, JOÃO PESSOA-PB



Elaboração: José Carlos Dantas, 2014

ANEXO H – PLANILHA TARIFÁRIA DO TRANSPORTE COLETIVO DE JOÃO PESSOA¹⁰⁸ – PÁGINA 1

MT - SEDES

Departamento de Desenvolvimento Institucional e Tecnológico - DIT
Planilha de Cálculo Tarifário para Transporte Urbano

Empresa/Cidade/Data Referência: João Pessoa, 18 Julho de 2014
Nome do Arquivo: Ate 8 Digits: 18-07-2014

A. PREÇOS E SALÁRIOS

A1 Contribuição (R\$):

Valor
2.201,8

A2 Aluguel (R\$ unidade):

Preço	Recapagem	Câmara Ar	Proteção	V. Unit (km)	Nº Recap
Leve	618,87	175,00		81.000	2,0
Pesado	1.384,44	470,00		105.000	2,5
Especial	1.384,44	470,00		105.000	2,5

A3 Veículo (R\$ unidade):

Chassi	Capacidade
Leve	137.700,00
Pesado	181.900,00
Especial	181.900,00

		Lim. Inferior	Lim. Superior
V. Unit	Diag	70.000	92.000
	Radial	85.000	125.000
Recap	Diag	2,5	3,5
	Radial	2,0	3,0

A4 Salário Médio (R\$ mês):

Valor
1.650,00
Motorista
876,00
Fiscal / Despatcher
1.650,00

B Benefício Total (R\$ mês):

1.012.202,69

A6 Remuneração Direta (R\$ mês):

149.000,00

A7 Despesa (R\$ ano):

Valor
306,24
Seguro Resp Civil da Frota Total
Seguro Obrigatório por Veículo
IPVA da Frota Total


Roberto S. Pinto
SUPERINTENDENTE
SEMOB - João Pessoa

¹⁰⁸ A planilha está com um valor de 2,40, pois foi o aprovado na SEMOB. Foi solicitada a planilha mais atual (2,35), porém foi disponibilizada esta com o preço da tarifa não correspondente com a realidade.

ANEXO H – PLANILHA TARIFÁRIA DO TRANSPORTE COLETIVO DE JOÃO PESSOA – PÁGINA 2

MT - SEDES

Departamento de Desenvolvimento Institucional e Tecnológico - DIT

Planilha de Cálculo Tarifário para Transporte Urbano

B - DADOS OPERACIONAIS

B1: Passageiros Transp. (média 12 meses)

Com Desconto (%a)

Sem Desconto

Passageiro Equivalente

Pass. mês

1.921.695

5.715.418

6.676.265

%a

30,00

B2: Frota (veículos)

Faixa Etária (anos)	Veículo Tipo Leve		Veículo Tipo Pesado		Veículo Tipo Especial		Frota Total
	Chassi	Carroceria	Chassi	Carroceria	Chassi	Carroceria	
0 - 1	0	0	11	11	0	0	11
1 - 2	0	0	62	63	0	0	65
2 - 3	0	0	22	42	0	2	44
3 - 4	2	2	62	48	7	5	55
4 - 5	1	1	15	77	3	3	81
5 - 6	0	5	62	61	0	0	66
6 - 7	0	3	97	87	0	0	90
7 - 8	3	3	43	43	0	0	46
8 - 9	5	5	31	42	0	0	47
9 - 10	0	0	35	26	0	0	26
10 - 11	0	0	17	15	0	0	13
11 - 12	0	0			0	0	0
≥ 12	0	0			0	0	0
Frota Total	19	19	517	517	10	10	546
Fr. Reserva	6		74				80
Fr. Operante	13		443		10		466

B3: Quilometragem Percorrida (km. mês)

Produtiva (média 12 meses)

Improdutiva

Total

km. mês

3.540.651,00

177.657,60

3.718.308,60

Idade Média	Chassi	Carroceria
Leve	6.7632	6.5000
Pesado	5.3704	5.2369
Especial	3.8000	3.6000
Total	5.3901	5.2509

B4: Percurso Médio Mensal

PMM (km. veic. x mês)

1.979,20

B5: Índice de Passageiros Equivalentes

IPK (Pass. / km)

1.7955 (56)


Roberto S. Pinto
 SUPERINTENDENTE
 SEMOB - João Pessoa

ANEXO H – PLANILHA TARIFÁRIA DO TRANSPORTE COLETIVO DE JOÃO PESSOA – PÁGINA 3

MT-SEDES

Departamento de Desenvolvimento Institucional e Tecnológico - DIT

Planilha de Cálculo Tarifário para Transporte Urbano

C. CUSTO VARIÁVEL

C.1 Combustível

	Coef. (1 km)	R\$ km
Leve	0,3700	0,8147
Pesado	0,4750	1,0459
Especial	0,5900	1,2991

Coef. Consumo (1 km)	
Lim. Inferior	Lim. Superior
0,35	0,39
0,45	0,50
0,53	0,65

C.2 Lubrificantes

	Coef. (1 km)	R\$ km
	0,0500	0,1101

Coef. Cons. Equiv. (1 km)	
Lim. Inferior	Lim. Superior
0,04	0,06

C.3 Rodagem

	Pneu	Recapagem	Câm. de Ar	Protetor	R\$ km
Leve	3.713,22	3.150,00	0,00	0,00	0,0847
Pesado	8.306,54	7.050,00	0,00	0,00	0,1463
Especial	12.844,40	11.750,00	0,00	0,00	0,2438

C.4 Peças e Acessórios

	Coef. Cons.	R\$ km	Total(R\$ km)
Leve	0,0058	0,1728	1,1823
Pesado	0,0058	0,2045	1,5107
Especial	0,0058	0,2776	1,9305

Coef. Cons. (% Preço Veic.)	
Lim. Inferior	Lim. Superior
0,0033	0,0083


Roberto S. Pires
 SUPERINTENDENTE
 SEMOB - João Pessoa

ANEXO H – PLANILHA TARIFÁRIA DO TRANSPORTE COLETIVO DE JOÃO PESSOA – PÁGINA 4

MT - SEDES

Departamento de Desenvolvimento Institucional e Tecnológico - DIT

Planilha de Cálculo Tarifário para Transporte Urbano

D. CUSTO FIXO

(3) Custo de Capital (Depreciação e Remuneração):

	Leve	Pesado	Especial
Preço Veículo com Rodagem (R\$)	217.700,00	246.900,00	381.900,00
Preço Veículo Menos Rodagem (R\$)	233.986,79	278.593,36	369.055,60

Vida Econômica em Utilização (anos):

Valor Residual (%):

	7	10	12
	20,00	15,00	10,00

Taxa de Juros (%):

	12,00
--	-------

Fator de Depreciação - Remuneração Anual por Tipo de Veículo

Anos	Veículo Leve			Veículo Pesado			Veículo Especial		
	Depreciação Coeficiente	Coef. Acumul.	Fator Remun.	Depreciação Coeficiente	Coef. Acumul.	Fator Remun.	Depreciação Coeficiente	Coef. Acumul.	Fator Remun.
0 - 1	0,200000	0,200000	0,120000	0,154545	0,154545	0,120000	0,138462	0,138462	0,120000
1 - 2	0,171429	0,371429	0,096000	0,136091	0,290636	0,101455	0,126923	0,265385	0,103333
2 - 3	0,142857	0,514286	0,075429	0,123636	0,417273	0,084764	0,115385	0,380769	0,089545
3 - 4	0,114286	0,628571	0,058286	0,108182	0,525455	0,069627	0,103846	0,484615	0,074308
4 - 5	0,085714	0,714286	0,044571	0,092727	0,618182	0,056945	0,092308	0,576923	0,061446
5 - 6	0,057143	0,771429	0,034286	0,077273	0,695455	0,045818	0,080769	0,657692	0,050568
6 - 7	0,028571	0,800000	0,027429	0,061818	0,757273	0,036545	0,069231	0,726923	0,041077
7 - 8	0,000000	0,800000	0,024000	0,046364	0,803636	0,029127	0,057692	0,784615	0,032269
8 - 9	0,000000	0,800000	0,024000	0,030909	0,834545	0,023564	0,046154	0,830769	0,025846
9 - 10	0,000000	0,800000	0,024000	0,015455	0,850000	0,019855	0,034615	0,865385	0,020308
10 - 11	0,000000	0,800000	0,024000	0,000000	0,850000	0,018000	0,023077	0,888462	0,016154
11 - 12	0,000000	0,800000	0,024000	0,000000	0,850000	0,018000	0,011538	0,900000	0,013385
de 12	0,000000	0,800000	0,024000	0,000000	0,850000	0,018000	0,000000	0,900000	0,012000



Roberto S. Pinheiro
SUPERINTENDENTE
SEMOP - João Pessoa

ANEXO H – PLANILHA TARIFÁRIA DO TRANSPORTE COLETIVO DE JOÃO PESSOA – PÁGINA 5

MT - SEDES

Departamento de Desenvolvimento Institucional e Tecnológico - DIT

Planilha de Cálculo Tarifário para Transporte Urbano

Custo de Custo (Depreciação e Remuneração) por Tipo de Veículo

Depreciação - Remuneração		Depreciação			Remuneração		
		Leve	Pesado	Especial	Leve	Pesado	Especial
Coefficiente Anual		0,61	41,52	1,02	0,59	27,83	0,72
Anual da Frota	(R\$ ano)	143.734,74	11.566.816,41	377.717,99	137.985,35	7.754.580,33	264.830,16
Anual por Veículo	(R\$ ano)	7.564,99	22.372,95	37.371,80	7.262,39	14.999,19	26.483,02
Mensal por Veículo	(R\$ mês)	630,42	1.864,41	3.114,32	605,20	1.249,93	2.206,92
Maquinário Inicial	(R\$ mês)	23,77	23,77	23,77	95,08	95,08	95,08
Amortizado	(R\$ mês)	-	-	-	71,31	86,07	114,57
Total	(R\$ mês)	654,19	1.888,18	3.138,09	771,54	1.431,08	2.416,17

132 - Despesas com Pessoal

Pessoal de Operação

Motorista

Condutores

Fiscal / Despatcher

Emp. Soc. (%)	Parcela Utiliz.
41,07	2,70
41,07	2,32
41,07	0,13

R\$ x mês

6.424,35

2.866,99

768,13

(Operação)

R\$ x mês

10.059,45

(Oper - Manuten)

R\$ x mês

12.568,36

Fator de Utilização	
Lim. Inferior	Lim. Superior
2,20	2,80
2,20	2,80
0,20	0,30

Pessoal de Manutenção

Pessoal Administrativo

Benefícios

Remuneração da Diretoria

Coefficiente
0,1500
0,1500

R\$ x mês

1.508,92

1.307,75

2172,11

319,74

Coef. (%) - Pessoal Oper.	
Lim. Inferior	Lim. Superior
0,12	0,17
0,08	0,13

133 - Despesas Administrativas

Despesas Gerais

Seguro Responsabilidade Civil

Seguro Obrigatório

DVA

Coefficiente
0,00250

R\$ x mês

994,25

0,00

33,04

0,00

Coef. (%) - Preço Veic. Leve	
Lim. Inferior	Lim. Superior
0,00167	0,00133

E. TRIBUTOS

F) - Soma das Alíquotas Sobre a Receita

%
7,00


Roberto S. Pires
 SUPERINTENDENTE
 SEMOB - João Pessoa

ANEXO H – PLANILHA TARIFÁRIA DO TRANSPORTE COLETIVO DE JOÃO PESSOA – PÁGINA 6

MT - SEDES

Departamento de Desenvolvimento Institucional e Tecnológico - DIT

Planilha de Cálculo Tarifário para Transporte Urbano

F. CÁLCULO DA TARIFA

	Ponderado R\$ x mês	R\$ mês	R\$ km	% Custo	% Total	% Total Trib.
F1. Custo Variável						
Combustível			1.0424	69,17	26,00	34,18
Lubrificantes			0,1101	7,31	2,75	2,55
Rodagem			0,1459	9,68	3,64	3,38
Peças e Acessórios			0,2086	13,84	5,20	4,84
Custo Variável Total			1,5070	100,00	37,59	34,96
F2. Custo Fixo						
Depreciação	1.868,13	1.020.000,85	0,2743	10,96	6,84	6,36
Veículos	1.844,36	1.007.022,43	0,2708	10,83	6,76	6,28
Maq. Instal. e Equipam.	23,77	12.978,42	0,0039	0,14	0,09	0,08
Remuneração	1.426,18	778.695,45	0,2044	8,37	5,22	4,86
Veículos	1.245,02	679.182,99	0,1828	7,31	4,56	4,24
Maq. Instal. e Equipam.	85,08	91.913,88	0,0140	0,56	0,35	0,32
Almoxarifado	90,08	46.998,78	0,0126	0,51	0,32	0,29
Despesas com Pessoal	15.367,94	7.181.462,10	1,9260	76,98	48,04	44,68
Operação	10.059,45	4.682.702,66	1,2607	50,39	31,45	29,25
Manutenção	1.508,92	703.155,40	0,1891	7,56	4,72	4,39
Administrativa	1.307,93	609.401,35	0,1639	6,55	4,09	3,80
Benefícios	2.172,11	1.012.202,69	0,2722	10,88	6,79	6,32
Remuneração Diretoria	319,74	149.000,00	0,0401	1,60	1,00	0,93
Disp. Administrativas	627,29	342.500,80	0,0921	3,68	2,30	2,14
União	594,25	124.480,50	0,0873	3,49	2,18	2,02
Seguro Resp. Civil	0,00	0,00	0,0000	0,00	0,00	0,00
Seguro Obrigatório	33,04	18.040,30	0,0049	0,19	0,12	0,11
IPVA	0,00	0,00	0,0000	0,00	0,00	0,00
Custo Fixo Total	19.289,55	9.302.659,19	2,5019	100,00	62,41	58,04
F3. Custo Total					100,00	93,00
F4. Custo Total c/Tributos						7,00
F5. Tarifa						100,00


Roberto S. Pinto
 SUPERINTENDENTE
 SEMOB - João Pessoa