

UFF – UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE

ALLAN DA SILVEIRA RANGEL

Os problemas do sistema de transporte público municipal de passageiros em Campos dos Goytacazes: a instituição do programa de passagem social e suas implicações.

CAMPOS DOS GOYTACAZES
2015

UFF – UNIVERSIDADE FEDERAL FLUMINENSE

ALLAN DA SILVEIRA RANGEL

OS PROBLEMAS DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO MUNICIPAL DE
PASSAGEIROS EM CAMPOS DOS GOYTACAZES: A INSTITUIÇÃO DO
PROGRAMA DE PASSAGEM SOCIAL E SUAS IMPLICAÇÕES.

Trabalho de conclusão de curso
apresentado à Universidade Federal
Fluminense como requisito parcial para
a obtenção do grau bacharel em
Ciências Sociais.

ORIENTADOR: Prof. Dr. Marcio José Melo Malta

CAMPOS DOS GOYTACAZES
2015

ALLAN DA SILVEIRA RANGEL

OS PROBLEMAS DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO MUNICIPAL DE
PASSAGEIROS EM CAMPOS DOS GOYTACAZES: A INSTITUIÇÃO DO
PROGRAMA DE PASSAGEM SOCIAL E SUAS IMPLICAÇÕES.

Trabalho de conclusão de curso
apresentado à Universidade Federal
Fluminense como requisito parcial para
a obtenção do grau bacharel em
Ciências Sociais.

Aprovado em: _____ de novembro de 2015.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Marcio José Melo Malta (orientador)
UFF – Universidade Federal Fluminense

Prof. Dr. Rodrigo de Araújo Monteiro
UFF – Universidade Federal Fluminense

Prof. Dr. Paulo Rodrigues Gajanigo
UFF – Universidade Federal Fluminense

AGRADECIMENTOS

Agradeço a todos que de alguma forma colaboraram para a realização deste trabalho, aos professores e colegas do curso de Ciências Sociais do Instituto de Ciências da Sociedade e Desenvolvimento Regional, pólo universitário de Campos dos Goytacazes.

Aos professores que integram a banca examinadora deste trabalho e ao professor Marcio Malta, pela honrosa orientação.

Aos familiares e amigos; principalmente aos meus pais, por toda confiança e dedicação depositados em mim e a Mariana Pereira Domingues pela cumplicidade e motivação nos momentos mais difíceis, a essas pessoas meu total reconhecimento e gratidão.

RESUMO

Este trabalho visa analisar o sistema público de transporte de passageiros no município de Campos dos Goytacazes e a sua relação com a recente política pública municipal de subsídio a alguns setores do sistema. O trabalho se dispõe a registrar a interação entre os atores caracterizados como utilizadores do sistema -denominados passageiros- e os grupos formados por rodoviários, empresários do setor e servidores públicos municipais; que são os prestadores do serviço. Pretendo compreender e registrar o posicionamento do poder público municipal e sua relação de possível conflito com alguns empresários do setor; a relação entre as empresas e seus funcionários e a relação entre os passageiros do sistema e o poder público e privado. Neste trabalho busco analisar a política pública municipal direcionada ao transporte de passageiros e toda a teoria elaborada por esta política relacionando-a com o modo de operação que habitualmente se pratica no sistema.

Palavras-chave: Transporte de passageiros, Políticas públicas, Campos dos Goytacazes.

ABSTRACT

This work aims to analyze the efficiency of the public passenger transport system in the city of Campos dos Goytacazes and its relation with the recent grant of municipal public policy to some system sectors. The work sets out to record the interaction between the actors characterized as users -called passengers- system and trained by road groups, industry entrepreneurs and municipal civil servants; who are the service providers. I intend to understand and record the position of the municipal government and its possible conflict relationship with some businessmen of the sector; the relationship between companies and their employees and the relationship between system passengers and the public and private power. In this work we try to analyze the municipal public policy directed to the transport of passengers and the theory elaborated by this policy relating it to the operating mode which usually is practiced in the system.

Keywords: Passenger transport, public policies, Campos dos Goytacazes.

SUMÁRIO

LISTA DE FIGURAS	VII
INTRODUÇÃO	01
CAPÍTULO 1 - UMA RADIOGRAFIA DOS TRANSPORTES EM CAMPOS DOS GOYTACAZES	04
CAPÍTULO 2 - O PROGRAMA CAMPOS CIDADÃO	14
2.1. A GREVE DOS RODOVIÁRIOS DE 2014: UM CASO EXEMPLAR	16
2.2. A PMCG APONTA O PROCESSO LICITATÓRIO COMO A SOLUÇÃO PARA OS PROBLEMAS DO SISTEMA DE TRANSPORTE	23
CAPÍTULO 3 - O CAMPISTA CIDADÃO VAI À PRAIA	25
3.1. O X DA QUESTÃO DOS TRANSPORTES	27
CAPÍTULO 4 - O TEMA DO TRANSPORTE PÚBLICO SE TORNA PRESENTE EM MANIFESTAÇÕES POPULARES	33
CONSIDERAÇÕES FINAIS	38
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	40

Lista de figuras

Figura 1 – Cartão Campos Cidadão	14
Figura 2 – Publicidade no ônibus	20
Figura 3 – Comunicado da Empresa São João	22
Figura 4 – Reportagem sobre o transporte	30

INTRODUÇÃO

A escolha do tema se deu pela importância dos transportes no cotidiano da população das cidades, pois o mesmo se constitui como condição necessária à existência da circulação e facilidade no acesso de pessoas aos espaços no domínio da cidade. Assim como pelo fato de recentemente terem ocorrido diversos acontecimentos, que serão posteriormente explicitados, gerando polêmicas para os assuntos relacionados a este tema no município de Campos dos Goytacazes, sendo ele destacado pela mídia local.

Além de o tema fazer parte de minhas experiências diárias como utilizador do sistema, o mesmo está diretamente relacionado à minha experiência profissional como agente de fiscalização de transporte, estatutário, da prefeitura local.

O fato de ser servidor do sistema público municipal de transporte me permitiu aprofundar meus conhecimentos relacionados ao mesmo, a partir do convívio com a discussão de seus problemas em setores distintos, cotidianamente, o que me possibilitou um olhar dualístico ao sistema percebendo quais eram as principais dificuldades de seus utilizadores e a posição adotada pelo órgão gestor mediante as queixas registradas junto a ele. Portanto, é interessante notar a mercantilização do processo de circulação e acesso à cidade, e os impactos sociais causados pela alteração no valor desta mobilidade.

Torna-se evidente a limitação que se apresenta ao utilizador do sistema de transporte público campista, restringindo o fluxo de pessoas a determinada região do município, impondo ainda condições como horário e dia da semana nos quais existirá a prestação do serviço. Estas regras não são estabelecidas através de consultas à comunidade, em sua maior parte obedecem aos interesses privados das empresas operadoras do setor, que consideram sempre a melhor relação custo operacional x passageiro pagante e a partir deste cálculo determinam a viabilidade da prestação ou não do serviço.

No município existem regiões, principalmente as pequenas comunidades da zona rural, que têm a oferta de transporte subitamente reduzida, ou em alguns casos até mesmo anulada, nos finais de semana e após determinado horário nos dias úteis. Isso restringe o acesso da população dessas localidades a determinadas atividades de lazer e oportunidades de estudo e trabalho, pois nestes casos a dificuldade de acesso imposta a esta parcela da população é muitas vezes intransponível. Podemos avistar então, que o fato de o sistema de transporte público oportunizar o acesso de determinada população a variados recursos ofertados pela cidade coloca este mesmo sistema como uma ferramenta capaz de promover, ou não, a justiça social.

Um sistema de transporte que atenda a demanda da população com pontualidade, regularidade, economicidade, conforto e respeito a critérios ecológicos seria o sistema de transporte ideal e funcionaria para a cidade como uma ferramenta apropriada na elaboração de um desenvolvimento sustentável.

Para especialistas em planejamento de transportes, como o professor José Alex Sant'Anna o papel desempenhado pelo sistema público de transportes é de fundamental importância na organização social e espacial das cidades.

De acordo com Sant'Anna (1991), se faz necessário destacar que a política tarifária deve estar dissociada dos custos, no entanto, as tarifas devem ser estabelecidas de acordo com a capacidade de pagamento dos beneficiários, que em sua opinião, nem sempre são os próprios usuários, desconstruindo a lógica de que paga quem utiliza para deve pagar quem se beneficia.

Atualmente, quando pensamos a questão dos transportes nos médios e grandes centros do país, podemos concluir que o cidadão que opta pela utilização do transporte público de massa em vez do particular individual, contribui para o não estrangulamento da trafegabilidade das vias públicas e colabora com a diminuição da concorrência por áreas de estacionamento de veículos. Desta forma o usuário do transporte público de massa gera a sua parcela direta de colaboração com toda a comunidade que vive e circula nesses centros e coopera indiretamente, na esfera macro, para a diminuição

dos prejuízos econômicos e sociais causados pelos congestionamentos à economia nacional.

Sant'Anna (1991) afirma que, no começo do século XX uma parcela considerável das principais cidades brasileiras apresentava infraestrutura que contemplava critérios como saneamento, embelezamento e organização, e nestas cidades o transporte acontecia a contento da população. No entanto a partir do desenvolvimento industrial a cidade organizada, bonita e saneada teve que conviver com a intensificação do processo de circulação de cada cidadão, que como ser urbano, passou a ter o ir e vir como uma necessidade vital. Com o crescimento populacional da cidade somado ao êxodo rural e a necessidade cada vez maior de deslocamento, se tornou imprescindível que as redes de transportes crescessem junto com a cidade.

Sant'Anna (1991) atesta ainda que no final do século XX o custo dos transportes urbanos aumenta de tal maneira que não se torna mais razoável manter a postura de fazer com que o transporte público urbano atenda a todas as demandas previstas, a qualquer custo.

Ainda sobre o estudo indicado, pode-se verificar que ao longo dos anos ocorreram mudanças na estrutura de financiamento dos transportes urbanos, e se estabeleceu que o transporte público possui funções sociais e de insumo do processo produtivo. “Desvincular as tarifas dos custos é a consequência imediata da aceitação dessa postura em relação aos transportes urbanos.” (Sant'Anna, 1991 apud Sant'Anna; Lima, 1989, p.65).

CAPÍTULO 1 - Uma radiografia do transporte em Campos dos Goytacazes

De acordo com o IBGE¹ (2014), o município de Campos dos Goytacazes possui a mais vasta área do Estado do Rio de Janeiro, tendo seu território feito parte da capitania de Pero de Góis da Silveira, conforme consta na Carta de Doação de 28 de agosto de 1536. Em 1837, com a construção da rede ferroviária, ocorreu a possibilidade da circulação de mercadorias e pessoas com maior facilidade, colaborando para transformar o município em centro ferroviário da região. A grande riqueza de Campos no século XIX pode ser creditada à expansão da produção da indústria açucareira, inicialmente apoiada nos engenhos a vapor, mais tarde substituídos por usinas. O Território municipal é composto por 14 distritos, sendo eles: Campos de Goytacazes, Dores de Macabu, Ibitioca, Morangaba, Morro do Coco, Mussurepe, Santa Maria, Santo Amaro de Campos, Santo Eduardo, São Sebastião de Campos, Serrinha, Tocos, Travessão e Vila Nova de Campos.

Em 1875, a região contava com 245 engenhos de açúcar e, por volta do ano de 1879, foi construída a primeira usina, batizada como Usina Central do Limão. Entretanto, várias dessas antigas usinas fecharam ou foram absorvidas pelas maiores em anos recentes, concentrando-se a produção em menor número de estabelecimentos. A pecuária também sempre manteve seu papel de destaque na economia da região, no nordeste do município, hoje predomina o gado leiteiro. O café teve sua parcela de responsabilidade na prosperidade dos antigos distritos de Cardoso Moreira e Italva, atualmente desmembrados de Campos. Numa época mais recente a descoberta de petróleo e gás natural na plataforma continental da Bacia de Campos tem possibilitado o aumento gradual e substancial de recursos para a receita municipal nos últimos anos, por meio do recebimento de royalties excedentes e participações especiais. O que permite considerar Campos dos Goytacazes, do ponto de monetário, um município abastado. Devido a sua importância histórica e econômica por variadas épocas, se construiu no município diversos prédios ricos em detalhes de arquitetura eclética, que despertam o interesse de especialistas e faz com que alguns considerem Campos um

¹ Conteúdo disponível em:

<http://www.cidades.ibge.gov.br/painel/historico.php?lang=&codmun=330100&search=rio-de-janeiro|campos-dos-goytacazes|infograficos:-historico>.

espécie de museu a céu aberto, e nesse aspecto, ficando atrás somente da cidade do Rio de Janeiro. O município foi palco de importantes acontecimentos: recebeu quatro vezes o imperador D. Pedro II, foi a primeira cidade da América Latina a ser dotada de luz elétrica, teve um campista na Presidência da República e alguns no governo estadual. A cidade se sobressai ainda por seus prédios históricos, o patrimônio cultural (as danças típicas como o jongo e a Mana Chica; as festas tradicionais, as bandas centenárias) e pela fabricação de dois doces tradicionais: o chuveisco e a goiabada. (IBGE,2014)

Segundo dados do IMTT (Instituto municipal de trânsito e transporte) o município de Campos dos Goytacazes possui atualmente uma frota de 831 (oitocentos e trinta e um) veículos cadastrados no serviço de táxi, 297 (duzentos e noventa e sete) veículos registrados no SETAMP (serviço de transporte alternativo municipal de passageiros) e algo em torno de 270 (duzentos e setenta) ônibus. Esta frota de coletivos, classificados na categoria ônibus, pertence a 12 (doze) empresas, são elas: Brasil, Campos Tur, Conquistense, Cordeiro, Geratur, Jacarandá, Rogil, São Cristóvão, São João, São Salvador, Siqueira e Turisguá. Podemos ainda considerar a atuação de uma décima terceira empresa no município, a BK transportes, que operou em determinadas linhas, por alguns meses, durante o processo no qual se tentava a recuperação financeira da empresa Tamandaré, que em outrora era considerada entre as maiores empresas operadoras do sistema de transporte de passageiros campista possuindo um considerável número de linhas e expressiva frota. Podemos acompanhar este ocorrido através da reportagem do Jornal Terceira Via, que registrou o fato em sua matéria, exposta a seguir.

Campos decreta situação de emergência na área de transporte coletivo. Por meio de decreto, empresa Tamandaré deixa de circular e a BK assume as linhas. A Prefeitura de Campos decretou situação de emergência na área de transporte coletivo, depois que o Instituto Municipal de Trânsito e Transporte (IMTT) constatou que poderia haver riscos à população com a descontinuidade da prestação de serviços. O órgão foi informado, oficialmente, pela empresa BK Transportes Ltda, de que a mesma retiraria os veículos de circulação a zero hora desta sexta-feira (19 de julho). O motivo

é que a Viação Tamandaré, locatária da empresa BK, estaria inadimplente contratualmente. Diante da situação, o IMTT tomou as providências junto à Procuradoria Geral do Município para evitar a paralisação do serviço e prejuízos à população. Há 40 dias, o IMTT foi informado pela BK sobre o descumprimento contratual e, imediatamente, o órgão notificou a Tamandaré para que prestasse os devidos esclarecimentos, ressaltando os riscos decorrentes da suspensão dos serviços. Após a comunicação, o IMTT e a Procuradoria do Município informaram ao Ministério Público sobre a situação e o órgão recomendou que fossem tomadas as devidas providências no sentido de viabilizar a manutenção dos serviços de transporte coletivo no município, “substituindo, se necessário fosse, a empresa permissionária violadora por outra que venha a cumprir suas finalidades”. A Procuradoria do Município instaurou procedimento reconhecendo a situação emergencial e a viabilidade de um decreto de dispensa de licitação para manutenção dos serviços, que foi publicado nesta sexta-feira (19/06). Na manhã de hoje, foi convocada uma reunião de emergência com os empresários das duas empresas, sendo que o responsável pela Tamandaré não compareceu. Com isso, a BK foi indagada sobre a possibilidade de suprir, emergencialmente, as linhas e, diante da afirmativa e da viabilidade, a medida foi tomada. Com o decreto, a empresa Tamandaré deixa de circular e a BK assume as linhas. “O objetivo é evitar a descontinuidade do serviço público de transporte coletivo pelo prazo de, no máximo, 180 dias, a contar da publicação do decreto ou até que seja encerrado o processo licitatório”, informou o Procurador Geral do Município, Matheus da Silva José. (Jornal Terceira Via, 19 de julho de 2013)

Suspeita-se que o número de coletivos que efetivamente atendem aos passageiros do sistema de transporte público municipal não fique nada próximo deste quantitativo de 270² (duzentos e setenta) coletivos, pois existem veículos com a vida útil expirada que ainda integram a frota das empresas e principalmente o fato de algumas empresas possuírem uma quantidade significativa de seus veículos com algum tipo de problema mecânico ou estrutural que não os permita circular, como por exemplo, a empresa São Salvador que possuía em determinado momento uma frota de 26 (vinte e seis) coletivos e, no entanto, cinco estavam inoperantes, o que significa um déficit de aproximadamente 20% na frota daquela empresa. Considerando ainda, que neste quantitativo de duzentos e setenta coletivos esteja incluída a reserva

² Dados disponibilizados pelo setor de estatística do Instituto Municipal de Trânsito e Transporte.

técnica de cada empresa, e que de fato existem outras empresas em situações semelhantes a da referida empresa exemplificada neste texto, podemos mensurar uma frota efetiva em torno de 216 (duzentos e dezesseis coletivos).

Podemos ver como peculiar essa característica notada no município de Campos dos Goytacazes, ao possuir atualmente uma frota reduzida de ônibus que sem sombra de dúvidas é considerada insuficiente para atender a demanda de passageiros; existir também uma quantidade de empresas que permita fragmentar e distribuir linhas e coletivos entre essas referidas empresas, mesmo que não seja de forma equalizada.

Se compreendermos um período que considere desde o fim da década de 1990 até o ano de 2014, veremos que poderiam existir operando no sistema de transporte público municipal, além das doze empresas que atuam hoje, as empresas: Auto viação Rangel, Gargaú, Progresso, São Joaquim e Tamandaré. Que totalizariam dezessete empresas, no entanto, neste período compreendido entre o fim da década de 1990 e o ano de 2013, estas cinco empresas abriram processo de falência e nenhuma delas opera atualmente no sistema de transporte público municipal de passageiros, o que representa uma queda de praticamente 30% no número de empresas atuantes.

Desperta a atenção o fato de entre as atuais doze empresas existentes haver uma considerável e destoante diferença relativa ao tamanho da frota de cada uma dessas empresas, como por exemplo, o fato de a empresa São João (uma das maiores) possuir algo em torno de 85 (oitenta e cinco) coletivos e a empresa Conquistense (uma das menores) possuir aproximadamente 6 (seis) coletivos. Entre as maiores empresas do município figuram as seguintes: Brasil, Campos Tur, São João, São Salvador, e Turisguá. Com as empresas Brasil e Campos Tur também operando linhas intermunicipais.

Entre as menores empresas do município figuram estas: Conquistense, São Cristóvão e Geratur. Todas com uma frota de até dez veículos. A empresa São Cristóvão possuía uma frota maior e operava linhas intermunicipais no eixo Campos -Quissamã - Macaé, no entanto o Detro-RJ (Departamento de transportes rodoviários do Estado do Rio De Janeiro) revogou sua concessão, alegando que o serviço era prestado com má qualidade e autorizou a empresa Brasil a operar aquelas linhas. A empresa Geratur, que foi fundada mais

recentemente, operava com fretamento e ganhou espaço com as linhas que deixaram de ser atendidas com a falência de empresas como a Gargaú e a Tamandaré (que já foi uma das maiores do município).

No caso específico do município de Campos dos Goytacazes, há um fato agravante que foi o crescimento acelerado de sua malha urbana nas últimas décadas, como decorrência de um rápido processo de transformação nas esferas econômica, política, social e espacial, o que implicou num aumento da demanda pela oferta dos mais variados tipos de transporte. A necessidade de realizar grandes deslocamentos no interior das cidades cresceu, o que acabou levando a um notável aumento da frota de veículos motorizados. No entanto, em Campos dos Goytacazes, assim como na maioria dos municípios, coube ao ônibus o papel mais importante no processo de deslocamento das populações urbanas desprovidas de veículos próprios. Os problemas evidenciados no Sistema de Transporte Público são resultado de diversos fatores combinados, dentre eles está o crescimento desordenado das cidades, a necessidade da geração de soluções de baixo custo para o transporte coletivo e da facilidade de implantação. Contudo, a deficiência do Sistema de Transportes Públicos passou a ficar evidente em virtude de problemas técnicos e setoriais, que incluem a falta de linhas para determinadas regiões das cidades, o descumprimento dos horários, e o sucateamento da frota. Dentro deste contexto de baixa qualidade em que se insere o transporte por ônibus, é que nas últimas décadas houve uma grande expansão do transporte informal, que passou a ser uma alternativa aos setores da população que não estão sendo suficientemente atendidos pelo transporte por ônibus. (ARAÚJO, 2012, p.1)

De acordo com o relatório mensal de movimentação de passageiros enviado pela Empresa Conquistense ao Instituto Municipal de Trânsito e Transporte referente ao mês de março de 2015, que coincidentemente, se tornou o último mês em operação da mesma, poderemos avaliar os dados informados pela empresa com relação a sua frota e ao número de passageiros transportados naquele mês.

Consta no relatório da empresa Conquistense uma frota de 08 (oito) coletivos, dos quais 04 (quatro) estavam inoperantes devido a falhas mecânicas. Os 04 (quatro) coletivos restantes transportaram um total de 52.660 (cinquenta e dois mil seiscentos e sessenta) passageiros, no período entre o primeiro e o último dia do mês de março de 2015, estabelecendo uma média na

qual cada coletivo transportou aproximadamente 425(quatrocentos e vinte e cinco) passageiros por dia. Desse total de passageiros transportados e contabilizados, aproximadamente 67%(sessenta e sete por cento)utilizaram o Cartão Cidadão, 18% (dezoito por cento) pagaram a tarifa integral, 13,5%(treze e meio por cento)utilizaram o vale transporte Rio Card e 1,6% (um vírgula seis por cento) utilizaram o cartão de isenção concedido aos estudantes da rede estadual de ensino.Considerando as informações prestadas pela empresa Conquistense, através de seu relatório mensal, torna-se evidente que a maioria absoluta dos passageiros tarifados são integrantes do programa Campos Cidadão.

Cabe ressaltar que estes números referem-se aos passageiros contabilizados pela roleta mecânica e pelo validador do sistema de bilhetagem eletrônica Rio Card, e neste caso os passageiros que têm direito à gratuidade e acessam o coletivo pela porta de desembarque, como os estudantes da rede municipal e os idosos, não são contabilizados.

A empresa Conquistense recentemente operava 03 (três) linhas, todas interligando bairros próximos à área central da cidade, são elas: Parque Oliveira Botelho X Centro (circular), Parque Oliveira Botelho X Centro (via São Pedro) e UENF X Shopping Estrada. Em todas estas linhas o intervalo regular entre os coletivos oficialmente é de 30 (trinta) minutos, no entanto com 50% (cinquenta por cento) de sua frota inoperante, a empresa encontrava-se impossibilitada de cumprir a norma deste intervalo e se tornava notável o alto nível de degradabilidade no qual a mesma se encontrava.

A partir do dia 15 de abril de 2015 a Empresa Conquistense encerrou suas atividades no sistema municipal de transporte de passageiros de Campos, ao retirar seus coletivos de circulação, demitir aproximadamente 24 funcionários, e fechar as portas da garagem e escritório da empresa. De acordo com o que foi publicado pelo jornal Folha da manhã no dia 18 de abril de 2015, a empresa Conquistense possuía dívidas trabalhistas como atraso de salários, férias, FGTS e 13º salário de diversos integrantes de sua folha de pagamento. Consta na referida matéria publicada pela Folha da Manhã, que o jornal contatou um dos diretores da empresa Conquistense e o mesmo disse que não poderia se pronunciar sobre o assunto, o jornal também divulgou uma

nota da assessoria da secretaria de comunicação da PMCG (Prefeitura Municipal de Campos Dos Goytacazes), na qual a mesma declarou que não cabe à Prefeitura de Campos manifestar-se sobre o assunto.

Observa-se que, praticamente, em todas as linhas municipais cedidas ao SETAMP (Serviço de Transporte Alternativo Municipal de Passageiros) e também operadas por empresas de ônibus na cidade de Campos existe o caráter da concorrência estabelecido pela disputa por passageiros, entre as duas categorias de transporte.

Esta concorrência, no entanto, não trouxe oferta de vantagens aos passageiros, como: conforto, economia, segurança e agilidade; o que se observa pelas ruas da cidade é uma prática de desrespeito às normas de segurança no trânsito, no intuito de estabelecer quem chega primeiro onde o passageiro está.

Apesar da concorrência existente entre as distintas modalidades de transporte, quando analisamos suas características, predomina a impressão de que no sistema de transporte campista se tornou rara a presença de mais de um atributo de qualidade em uma mesma categoria de transporte, como por exemplo, o passageiro que opta pela van notará sua maior agilidade frente ao ônibus, no entanto terá menor sensação de segurança, pois não raramente existirão passageiros sendo transportados em pé, de maneira adaptada e não prevista pelo fabricante do veículo, dividindo entre eles um espaço menor e que sem dúvidas gera maior sensação de confinamento que a de um ônibus maior, além do fato de notoriamente, alguns dos motoristas de vans praticarem um modo de direção contrário aos critérios de direção defensiva.

Em determinadas linhas (principalmente as distritais) as vans cobram uma tarifa diferenciada e superior a praticada pelos ônibus, o que garante ao passageiro o fator de menor economicidade. Com relação ao conforto proporcionado por ambas as categorias, existem algumas variantes, como o fato de nem todos os coletivos ou vans oferecerem o serviço com ar refrigerado, sendo assim não podemos estabelecer esse critério como diferencial entre elas.

O critério de conforto varia quase que de maneira subjetiva, existe quem prefira ir sentado no ônibus a em pé na van, ou quem entenda a agilidade como um fator que irá compor o conforto, pois levará menos tempo até seu destino, de outra forma há quem não se sinta confortável com a sua sensação de segurança diminuída.

Apesar de na maior parte das linhas municipais (principalmente as urbanas) existirem, em maior ou menor grau, um clima de disputa entre os ônibus e as vans, não era isso que se observava nas linhas operadas pela hoje extinta empresa Conquistense, na verdade não existia disputa por passageiros em determinados trechos das referidas linhas da Conquistense, pois não existiam vans operando as mesmas linhas da empresa.

As três linhas operadas pela empresa Conquistense, apesar de executarem um trajeto distinto, sempre resultavam na conexão entre o Terminal Urbano Luiz Carlos Prestes, no centro da cidade, à Universidade Estadual do Norte Fluminense (UENF) e possuíam em comum a passagem pelos bairros do Horto, Parque Califórnia e Lapa; estes três bairros localizam-se nas adjacências das comunidades conhecidas como Tira-Gosto e Matadouro.

De fato a prefeitura local não autorizou ao SETAMP a exploração das mesmas linhas que a empresa Conquistense operava por não haver interessados em trabalhar nelas. Causava estranheza até mesmo aos passageiros o fato de não existir nenhuma van interessada em operar linhas que ligavam populosos bairros da área central da cidade.

A justificativa para tal desinteresse, segundo a tese de pessoas que diziam conhecer a história da Conquistense em alguns bairros daquela região, encontrava-se numa espécie de proibição por parte do crime organizado, atuante na comunidade Tira-Gosto, que se encarregava de intimidar e expulsar aqueles que tentassem concorrer com a empresa no negócio do transporte de passageiros naquela região. Esta justificativa era divulgada como um relato informal por passageiros e moradores dos bairros atendidos pela Conquistense. No entanto, após o encerramento das atividades da referida empresa, algumas evidências que corroboram com a teoria de apoio do poder

paralelo ao monopólio da Conquistense ganharam materialidade ao serem registrados e divulgados pela mídia local.

No dia seis de maio de 2015 o Jornal Folha da manhã publicou uma denúncia divulgando que alguns ônibus da empresa Turisguá que atualmente substituíam a prestação de serviço nas linhas da agora extinta Empresa Conquistense, estariam sem circular desde a tarde do domingo três de maio de 2015. O motivo seria uma suposta coação de integrantes do crime organizado daquela região, que estariam agindo de forma a intimidar, através de ameaça, os trabalhadores do sistema de transporte público coletivo de passageiros, como também o serviço de táxi. Relatou-se que esta ação criminosa objetivava impedir a circulação de meios de transporte oficial regulamentado, em função da tentativa de criação de uma espécie de monopólio para o transporte clandestino informal atuar na comunidade e bairros adjacentes.

De acordo com o leitor, após esperar ônibus por um longo tempo, sua esposa pegou um táxi. Próximo a um supermercado na área, o veículo em que estava teria sido abordado por outro, um Chevrolet Monza, com dois homens. Um deles disse que não era para táxis circularem por ali. Quando o motorista respondeu que era legalizado e estava trabalhando, um deles teria levantado o corpo, insinuando estar armado e perguntado se iria encarar. (Jornal Folha Da manhã, 07 de maio de 2015)

Este evento ilustra o interesse, de espírito empreendedor, que variados grupos vislumbram no sistema de transporte público de passageiros, destacando a continuidade de um processo de mercantilização do atual sistema, no qual indivíduos dispostos a atender a lógica da obtenção máxima possível de lucro, entendem o transporte como atividade rentável e possível.

Em determinados casos o sistema público de transporte, que é entendido como atividade negócio, desperta também o interesse de facções criminosas, que exercem domínio sobre uma ou mais categorias do sistema. Será utilizada como exemplo a cidade do Rio de Janeiro, sobre a qual existem estudos que apontam a existência de grupos criminosos, intitulados de milícias, que atuam originalmente nas comunidades periféricas, onde normalmente já existia a atividade do tráfico de drogas. As milícias, em sua maioria, operam taxando os integrantes que oferecem o transporte e empregam medidas que busquem estimular a utilização dos mesmos e possam coibir a concorrência

com outras categorias de transporte “não autorizadas”. Apesar dessas associações criminosas se valerem de métodos violentos e ilegais, as medidas protecionistas adotadas pelas mesmas em relação a seus “contratantes” cumprem uma função semelhante a do estado em suas concessões. De acordo com dados do 8ºBPM da PMERJ, existem indícios da ação de milícias em alguns bairros da cidade de Campos e indicativos de que a atuação desses grupos esteja relacionada de maneira direta a determinadas categorias de transporte para essas regiões.

CAPÍTULO 2 - O programa Campos Cidadão



Figura 1 – Cartão Campos Cidadão

Fonte: PMCG disponível em: <http://www.cartao.campos.rj.gov.br/>

No programa de passagem social do município de Campos o passageiro paga o valor de um real pela passagem e a prefeitura complementa este valor através da bilhetagem eletrônica do sistema Riocard, onde cada usuário do sistema de transporte municipal, que realizar seu cadastro no CIDAC (Centro de Informação e dados de Campos) terá seu cartão Campos Cidadão confeccionado e poderá usufruir do desconto no valor da tarifa, que é repassado aos cofres públicos municipais.

A partir de 2009, a Prefeitura Municipal de Campos dos Goytacazes implantou o programa denominado de “*Campos Cidadão*”, que propunha uma nova forma de gerenciamento da mobilidade da população. O objetivo manifesto deste projeto seria estimular a participação cidadã, promover condições de acessibilidade aos bens e serviços essenciais, ao trabalho, à moradia, e ao lazer, ampliando o grau de segurança dos cidadãos, ao priorizar investimentos no sistema viário urbano coletivo e articular as políticas públicas de transporte e trânsito com as políticas de desenvolvimento econômico. (CIDAC, 2009).

O cartão Campos Cidadão, utilizado pelo passageiro beneficiário do programa municipal, consiste em um cartão magnetico de uso pessoal, do tipo

bilhete eletrônico de vale-transporte, fornecido pelo sistema Rio Card da Fetranspor. O passageiro para ter direito ao benefício da redução no valor da tarifa do transporte deve, ao embarcar no coletivo apresentar seu cartão Campos Cidadão para que o mesmo seja contabilizado pelo equipamento eletrônico (chamado validador) presente no interior de cada coletivo que atua no sistema municipal de transporte. É por meio deste sistema que se tornou possível contabilizar os valores que deveriam ser repassados pela prefeitura às empresas, referentes a cada um dos passageiros transportados pelas mesmas e que possuíam o referido cartão.

No entanto há relatos de possíveis fraudes nesse sistema de bilhetagem eletrônica. Estas possíveis fraudes consistem no relato de pessoas, que afirmavam que algumas empresas agiam de má fé, burlando o sistema ao contabilizar em seus validadores de maneira indiscriminada a simulação de passageiros transportados. Isto se dava de forma que equipamentos instalados em coletivos que não estavam circulando, por questões mecânicas ou de manutenção que os tornavam inoperantes naquele momento, continuavam a registrar um quantitativo de cartões que eram apresentados ao equipamento, esta prática ocasionou um aumento significativo na contabilidade dos valores a serem repassados às empresas em forma de subsídio. Apesar de não ter havido uma investigação sobre estes relatos de possíveis fraudes ao sistema de bilhetagem eletrônica.

A prefeitura criou novas regras, estabelecendo que cada cartão pudesse ser utilizado apenas quatro vezes ao dia e cancelando alguns cartões emitidos que não eram utilizados ao menos duas vezes ao mês. Acredita-se que estas medidas dificultaram o possível uso indiscriminado e fraudulento de alguns cartões ao tornar as regras de utilização menos flexíveis, por outro lado aquele usuário que necessitasse tomar mais que duas conduções para cumprir seu trajeto, não seria contemplado pelo sistema de redução de tarifa em todas as conduções que fossem necessárias, ficando sujeito ao limite máximo estabelecido pela nova regra da prefeitura em permitir apenas a utilização de quatro conduções ao dia, ou seja duas para chegar ao seu destino e duas para retornar para casa, na hipótese desse usuário ser um trabalhador comum.

De acordo com Mamani; Ribeiro; Cerqueira (2014) “considera-se como característica da política implementada pela municipalidade em Campos dos Goytacazes o lugar ocupado pelos usuários: à margem do processo de participação.”

Destaca-se, também, que o discurso das empresas de transportes, é o principal definidor dessas, arrogando que os problemas do transporte públicos e encontram na política de gratuidade; no baixo valor das passagens e no déficit subsidiário da prefeitura para as empresas. (Mamani; Ribeiro; Cerqueira, 2014, p.1).

2.1. A greve dos rodoviários de 2014: um caso exemplar

No dia 29 de setembro de 2014 a categoria dos trabalhadores rodoviários do município de Campos dos Goytacazes decidiu dar início a um movimento de greve no setor, onde a coletividade pleiteava por um reajuste salarial de 17%(dezessete); uniforme fornecido pela empresa; cesta básica;plano de saúde; além da garantia de que os funcionários não serão mais responsabilizados pelas empresas nos prejuízos financeiros sofridos pelos possíveis assaltos durante o turno dos trabalhadores. O Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Campos (Setranspas) por sua vez, sinalizou que a concessão destes benefícios ao trabalhador se tornou inviável devido ao reajuste da tarifa de passagem que não ocorre desde o ano de 2007. A Prefeitura de Campos se posicionou alegando que o programa Campos Cidadão (que criou um subsídio ao setor) fez a média mensal de bilhetagem saltar de 1.800.000(um milhão e oitocentos mil) passageiros para 3.000.000 (três milhões).

Desta forma a Prefeitura de Campos dos Goytacazes argumenta que com o estímulo dado ao setor pelo programa instituído pelo governo ocorreu um aumento expressivo na média de passageiros transportados e consecutivamente as empresas tiveram sua arrecadação aumentada.

A greve dos rodoviários foi considerada ilegal e a justiça do trabalho determinou que os rodoviários retomassem suas atividades, sobe pena de

imposição de multa diária ao sindicato caso a decisão não fosse acatada. No dia 03 de novembro de 2014 o dissídio coletivo foi julgado pelo Tribunal Regional do Trabalho, na ocasião o desembargador Célio Juaçaba Cavalcante, fixou em 7% o reajuste salarial, em consonância com parecer do Ministério Público do Trabalho. Considerou-se retroativo ao dia 1º de março de 2014 o reajuste salarial para os rodoviários do município.

Na matéria a seguir, publicada pelo jornal Folha Da Manhã, é possível observar o registro do episódio da greve, no período em que ocorreram indicativos da existência de uma greve patronal, o que fez com que investigações policiais fossem iniciadas para averiguar o suposto ocorrido.

No mesmo dia em que o Ministério Público Federal (MPF) instaurou procedimento investigatório criminal devido a uma suspeita de articulação com intuito de descaracterizar a ordem pública em manifestações populares que interditaram a rodovia BR 101, decorrente da greve dos rodoviários, em princípio em trechos do sentido Campos-Vitória, a rodovia federal no sentido Campos-Rio teve pontos fechados cinco vezes por moradores de localidades distantes da área central de Campos que ficaram sem acesso aos ônibus [...].

De acordo com os manifestantes, se o problema não for resolvido até hoje, a BR 101 será fechada novamente. A moradora Janaína Ribeiro, de 24 anos, contou que mesmo com ônibus circulando gratuitamente após determinação do poder público municipal, nenhum coletivo tem atendido Ibitioca e localidades próximas. “Aqui não tem van e os ônibus não estão passando. Estou praticamente uma semana sem conseguir ir trabalhar e depois quem vai pagar minhas contas? Queremos uma solução para isso porque não dá para ficar assim por mais tempo”, disse.

[...] O subsecretário Geral de Saúde de Campos, Dante Pinto Lucas, também esteve no local das manifestações. “Vim aqui para conversar com os moradores, até porque amanhã (hoje) os 30% da frota estarão circulando normalmente. E mês que vem estará sendo realizada a licitação para o transporte. Tudo vai ser resolvido, só depende das empresas. Não interessa para a Prefeitura trazer empresas de fora, com a licitação”[...].

A Prefeitura de Campos chegou a emitir uma nota oficial sobre a greve no sistema de transporte coletivo. Segundo a nota, somente a justiça trabalhista pode decidir sobre dissídio coletivo e índice de reajuste salarial reivindicado pela classe dos rodoviários e que, **enquanto a greve durar, ônibus estarão circulando normalmente, com passagem gratuita**

para todos os passageiros. Sobre a manifestação em Ibitioca, a assessoria da Prefeitura informou, em nota, que a reposição dos ônibus tem sido realizada gradativamente e **a localidade de Ibitioca ainda não foi atendida, porque estão sendo atendidos os bairros com maior fluxo de passageiros.**

A Prefeitura da cidade reiterou ainda que está “rigorosamente em dia com os empresários” e conclamou a eles para que “assumam suas responsabilidades e cumpram as determinações da Justiça do Trabalho, retomando suas atividades”. Em princípio com o intuito de investigar criminalmente apenas duas manifestações ocorridas no Jardim Aeroporto, com bloqueio da BR 101, no dia 29 de abril de 2014, o MPF despachou portaria assinada pelo procurador da República, Eduardo Santos [...] Porém, devido às últimas manifestações, uma nova portaria foi feita abrangendo todo o movimento grevista. Segundo o MPF, [...] foi considerado um “possível conluio entre patrões e empregados no movimento grevista no transporte coletivo deste município, desvirtuando a legitimidade constitucional do direito de greve, adotando-se esta como instrumento para supostamente infringir fins diversos daqueles constitucional e legalmente estabelecidos, ocasionando grave perturbação da ordem pública e sublevação do Estado de Direito, inclusive com suposto emprego de grupos advindos de outro município da Federação, em tese configurando atentado à Lei de Segurança Nacional”. (Jornal Folha da Manhã, Campos dos Goytacazes, 02 de maio de 2014, grifos nossos).

Com a troca de acusações entre poder público e empresariado criou-se um conflito entre alguns empresários do setor e o poder público municipal, devido ao argumento utilizado por parte do empresariado de que o repasse da prefeitura estivesse sendo realizado em valores divergentes e inferiores aos que as empresas contabilizaram e que estivessem ocorrendo atrasos nestes repasses, estas acusações se difundiram em forma de boato e boa parte dos funcionários das empresas mencionava este fator como causador de atrasos em seus salários e empecilhos a constituição de benefícios.

Interessante notar que em um contexto de greve deflagrada a Prefeitura de Campos dos Goytacazes com o apoio do Ministério Público Estadual e o auxílio da Polícia Militar do Estado do Rio De Janeiro, constituiu uma espécie de força tarefa com a qual expropriou veículos de 12 (doze) empresas de transporte do município, formando uma frota de algumas dezenas de veículos (cerca de 60 coletivos) da qual a PMCG tornou-se fiel depositária, estes

veículos seriam operados por motoristas pertencentes ao quadro de funcionários da mesma.

A medida adotada pela PMCG, até então inédita no município de Campos, se deu através de um ato administrativo a partir da publicação do decreto 102/2014 que objetivava garantir a circulação de 30% (trinta por cento) da frota municipal de coletivos, orientando-se pela lei de greve. Entretanto, durante um curto período, apenas alguns dos coletivos expropriados pela PMCG entraram em circulação, atendendo linhas que interligam bairros centrais da cidade, com tarifa gratuita para o transporte, porém, este serviço era prestado de maneira precária, pois não possuía um planejamento que lhe permitisse atender critérios organizacionais como regularidade e periodicidade, além de uma grande área do município não ser contemplada pela medida. Tais fatores geraram a insatisfação de muitos usuários.

Após esta breve tentativa na qual a prefeitura local assumiu por alguns dias a operação dos coletivos do sistema de transporte municipal, em caráter emergencial e de maneira improvisada, as empresas concordaram em retomar a operação da frota mínima necessária, no caso 30% (trinta por cento), se ocorresse a devolução dos veículos. Durante este período a PMCG se posicionou divulgando para a opinião pública, através da mídia local, que o repasse às empresas estava rigorosamente em dia, que houve um estímulo para o aumento na arrecadação das mesmas após a instituição do programa, e desde o ano de 2009, quando o programa se iniciou, já haviam sido repassados valores da ordem de R\$ 185 milhões às empresas.

A prefeitura ao sentir-se cobrada pela população e lesada pelos empresários do setor, reforçou seu posicionamento contrário ao entendimento dos empresários, e em entrevista à emissora de rádio Diário FM, o presidente do Instituto Municipal de Trânsito e Transporte (IMTT), Álvaro Oliveira, fez a seguinte colocação, “Na atual situação das empresas no município de Campos, se elas dizem que não tem capital para investir na frota ou conceder benefícios aos funcionários é porque os empresários devem estar preferindo investir em fazendas e em apartamentos à beira mar; portanto o poder público municipal irá realizar um processo licitatório para o setor”.

Neste clima nada amistoso de troca de acusações, tornava-se notável o conflito existente entre poder público e empresariado do setor de transporte, onde cada lado buscava divulgar a sua versão dos fatos para a opinião pública. Alguns dias após o governo municipal veicular comunicados sobre o tema na TV e conceder entrevistas ao rádio, era possível notar alguns ônibus da empresa São João circulando com o seguinte *busdoor*: “Auto Viação São João, trabalho pautado na ética e honestidade, acreditando nos princípios de moralidade”.



Figura 2 – Publicidade no ônibus
FONTE: PESQUISA DE CAMPO, 2013.

Alguns veículos da Empresa São João continham em seu interior um comunicado, em forma de cartaz, divulgando o que a empresa dizia ser um esclarecimento aos usuários e ordenando os seguintes argumentos:

1- Na esperança de dias melhores para o transporte coletivo de Campos, as empresas de ônibus, após o lançamento do Programa Campos Cidadão, em 2009, passaram a investir na renovação e aumento da frota;

2- Entre 2009 e 2011, a Auto Viação São João adquiriu 18 (dezoito) ônibus novos (zero km) e mais de 20 ônibus seminovos, acreditando na melhoria do transporte coletivo da cidade, porém, em sentido contrário a esse esforço, a cidade se viu invadida por vans, que estabeleceram uma concorrência desleal;

3- nesses sete anos sem reajuste de tarifa, muitos fatores que compõem os custos das empresas aumentaram de valor significativamente. A inflação do período, medida pelo IGPM, foi de 57,7%, grupos de outros estados que adquiriram empresas na cidade “quebraram” e as empresas que se mantêm, todas da cidade de Campos, seguem em processo de sucateamento e endividamento;

4- Um estudo realizado por empresa especializada, contratada pela prefeitura para avaliar os problemas do transporte coletivo de Campos, concluiu em 2012 que o aumento no número de vans e o congelamento das tarifas foram fatores que contribuíram para a queda da qualidade do serviço. Apesar de conhecidos, os fatores continuam presentes e cada vez mais nocivos à saúde financeira das empresas;

A persistência no negócio de transporte vem da ESPERANÇA de dias melhores. A ESPERANÇA de quem trabalhou uma vida inteira construindo uma empresa, pautado na ÉTICA e na HONESTIDADE e que ainda acredita NOS PRINCÍPIOS DE MORALIDADE.

Reflexão: Você conseguiria viver com seu salário de sete anos atrás? (Empresa São João, 2013).

AUTO VIAÇÃO SÃO JOÃO
ESCLARECIMENTOS AOS USUÁRIOS

- 1- Na esperança de dias melhores para o transporte coletivo de Campos, as empresas de ônibus, após o lançamento do programa Campos Cidadão, em 2009, passaram a investir na renovação e aumento da frota;
- 2- Entre 2009 e 2011, a Auto Viação São João adquiriu 18 ônibus novos (0km) e mais de 20 ônibus seminovos, acreditando na melhoria do transporte coletivo da cidade, porém, em sentido contrário a esse esforço, a cidade se viu invadida por vans, que estabeleceram uma concorrência desleal;
- 3- Nesses sete anos sem reajuste de tarifa, muitos fatores que compõem os custos das empresas aumentaram de valor significativamente. A inflação do período, medida pelo IGPM, foi de 57,7%, grupos de outros estados que adquiriram empresas na cidade "quebraram" e as empresas que se mantêm, todas da cidade de Campos, seguem em processo de sucateamento e endividamento;
- 4- Um estudo realizado por empresa especializada, contratada pela Prefeitura para avaliar os problemas do transporte coletivo de Campos, concluiu em 2012 que o aumento do número de vans e o congelamento das tarifas foram fatores que contribuíram para a queda da qualidade do serviço. Apesar de conhecidos, os fatores continuam presentes e cada vez mais nocivos à saúde financeira das empresas;

A persistência no negócio de transporte vem da **ESPERANÇA** de dias melhores. A **ESPERANÇA** de quem trabalhou uma vida inteira construindo uma empresa, pautado na **ÉTICA** e na **HONESTIDADE** e que ainda acredita **NOS PRINCÍPIOS DE MORALIDADE**.

REFLEXÃO:
Você conseguiria viver com o seu salário de sete anos atrás?




Figura 3 – Comunicado da Empresa São João
FONTE: PESQUISA DE CAMPO, 2013.

2.2. A PMCG aponta o processo licitatório como a solução para os problemas do sistema de transporte.

O processo de licitação para o transporte coletivo de passageiros, realizado pela Prefeitura Municipal de Campos dos Goytacazes prevê uma frota de 383 (trezentos e oitenta e três) ônibus que formarão três lotes, constituídos por linhas que atenderão a diferentes regiões do município. Cada um destes lotes exigiria uma frota operacional que alcançasse ao menos o quantitativo de 125 (cento e vinte e cinco) veículos novos. Nenhuma empresa que atua hoje no município teria condições de sozinha concorrer a um desses lotes, o que por algum tempo fez com que houvesse a possibilidade de novas empresas de médio a grande porte, oriundas de municípios maiores, ingressassem no sistema público de transporte de passageiros campista. Entretanto por esse motivo foram formados consórcios entre algumas empresas que prestam serviço atualmente no município, para que associadas pudessem alcançar os requisitos mínimos exigidos pelo edital do processo licitatório.

Os consórcios classificados para a última fase do processo licitatório foram: para o lote 01 (um) o consórcio planície, formado pelas empresas São João e Jacarandá, para o lote 02 (dois) o consórcio União, formado pelas empresas Cordeiro, São Salvador, Siqueira e Turisguá; e para o lote 03 (três) a empresa Rogil, que estranhamente foi a única na disputa pelo lote, no entanto acredita-se que a mesma buscará parceiros para assumir esta empreitada.

Em contrapartida à exigência de investimento na aquisição da nova frota de veículos, o edital prevê uma nova tarifa, no valor de R\$2,75, maior que a tarifa básica atual no valor de R\$1,60, no entanto deixaria de vigorar o sistema multitarifário e passaria a operar o sistema de tarifa única em todo município, se por um lado isso dispensaria o cálculo da média harmônica de cada linha, efetuado atualmente, para a contabilização do subsídio do programa municipal, o que simplificaria a prestação de contas, por outro lado significa que as empresas que operam determinadas linhas distritais, de maior percurso e consecutivamente de maior custo operacional, necessitariam de um modelo bem ajustado para o quantitativo de veículos nestas linhas, para que a operacionalidade das mesmas se sustente.

Com a nova tarifa, no caso das linhas centrais, a municipalidade arcaria com o aumento no valor do repasse de R\$0,60 para R\$1,75, consecutivamente, o impacto nas contas do programa, que nos dias atuais está na ordem de R\$30.000.000,00 (trinta milhões de Reais) ao ano, seria alterado.

CAPÍTULO 3- O CAMPISTA CIDADÃO VAI À PRAIA.

Há décadas existe a tradição de boa parte do público campista, durante as férias de verão, se dirigir às praias da região litorânea adjacente ao município. A maior parte dos moradores da sede do município, ou de bairros próximos ao centro, escolhiam frequentar as praias do litoral de São João Da Barra, como Atafona e Grussaí. No entanto, devido a grande extensão territorial de Campos dos Goytacazes os moradores situados a região mais ao norte do município, se deslocavam para as praias do município vizinho, São Francisco do Itabapoana, enquanto os moradores da baixada campista e localidades próximas tinham uma propensão a se deslocarem à praia do Farol de São Thomé (única praia pertencente ao município campista).

Acredita-se que esses diferentes fluxos, que resultavam na escolha da região litorânea a ser frequentada, ocorriam principalmente levando-se em consideração o critério da facilidade no acesso a essas localidades. Evidentemente que incluído no critério que compõe a facilidade no acesso está o fator do custo econômico.

Considerando que na população campista existem diferentes grupos com poderios econômicos distintos, fato este próprio de um sistema capitalista, podemos mencionar que alguns grupos que destoam da média da população, elegeriam destinos diferentes dos aqui citados, no entanto, construindo uma análise sobre o que a média da população local costuma praticar, podemos notar um fenômeno, que pode ser entendido como uma mudança de hábito, mudança essa influenciada pelo programa do governo municipal, que através da criação do subsídio que popularizou o valor da tarifa nos coletivos que integram o transporte público municipal, estabeleceu um forte incentivo econômico que melhorou a relação de custo benefício da praia campista em relação a outras atividades de lazer. Exemplificando, um cidadão campista no seu dia de folga, necessitaria dispor de aproximadamente R\$7,00 para adquirir um ingresso de cinema, no entanto com a quantia de R\$2,00 seria possível garantir o trajeto de ida e volta, em um percurso de 50km de distância do centro da cidade ao litoral do município.

Acredita-se que esse fator tenha gerado um aumento no número de passageiros com destino a praia do Farol de São Thomé, passageiros estes

que costumavam habitualmente se direcionar a destinos que não fossem o Farol de São Thomé. Podemos entender esse fenômeno como uma mudança no padrão de deslocamento da população. Com esta alteração no padrão de deslocamento da população, notado através dos registros de recorde de público nos eventos realizados no Farol de São Thomé, divulgados pela mídia local e pela PMCG, torna-se razoável a tese de que houve um aumento significativo e perceptível no número de frequentadores do local. Segundo Araújo (2012), o transporte pode ser entendido como ferramenta de mobilidade capaz de promover o processo de segregação social ou favorecer a integração sócio-espacial. Sendo assim, torna-se importante pensar o conceito de mobilidade que para Raia Jr (2000) está relacionado com os deslocamentos diários de utilizadores do sistema público de transporte no espaço urbano. Considerando sua facilidade e possibilidade de ocorrência.

Na geografia urbana, o deslocamento nas cidades é analisado e interpretado em termos de um esquema conceitual que articula a mobilidade urbana, que são as massas populacionais e seus movimentos; a rede, representada pela infraestrutura que canaliza os deslocamentos no espaço e no tempo; e os fluxos, que são as macro decisões ou condicionantes que orientam o processo no espaço. (RAIA Jr, 2000)

No princípio da instituição do programa municipal de subsídio à tarifa dos coletivos, podemos notar que a diminuição do valor cobrado ao passageiro (detentor do Cartão Campos Cidadão) funcionou como um argumento bastante atrativo para aqueles que ainda não utilizavam o sistema público de transporte de maneira regular e também para estimular o hábito em novos adeptos.

A prefeitura local construiu o forte argumento de que com a diminuição do valor pago pelo passageiro ocorreu um aumento significativo na bilhetagem mensal obtida pelas empresas do setor, portanto isto se traduziria em um aumento na arrecadação das mesmas, o que por sua vez substituiria a

necessidade de um imediato reajuste nas tarifas praticadas por estas empresas.

A PMCG argumentava ainda que, como o sistema que possibilitou ao passageiro se transportar dentro do município pelo valor de um Real, funciona através de subsídio pago pela mesma às empresas, os beneficiados pelo sistema eram o comércio local, os empresários, os trabalhadores e toda a população do município de maneira geral. No entanto este benefício concedido, de forma direta, aos passageiros que utilizam os coletivos do sistema público de transporte municipal e de maneira indireta aos demais cidadãos impactados de alguma forma pelo programa, custa aos cofres públicos da PMCG um valor anual da ordem de aproximadamente R\$30.000.000,00 (trinta milhões de Reais).

3.1. O X da questão do transporte

De acordo com a análise do governo municipal a popularização das tarifas cobradas pelo transporte coletivo de passageiros possibilitou um incremento na economia local, de forma que os valores poupados pelos passageiros do sistema poderiam circular no comércio, garantindo a aquisição de novos bens e serviços para a população e permitindo que postos de trabalho disponíveis na região central da cidade fossem ocupados por moradores de localidades mais distantes, melhorando a qualidade de vida dos mesmos.

Esta teoria largamente difundida pelos líderes da municipalidade, pode ser verídica e coerente sob a ótica de parte da população campista. No entanto até quando os passageiros julgariam atraente um sistema de transporte, que apesar de operar com uma tarifa a preço popular, não avançou em quesitos como conforto, segurança e pontualidade? E com uma demanda crescente de passageiros tornou-se evidente sua ineficiência. A seguir, uma reportagem publicada pelo Jornal Terceira Via que trata sobre este tema.

Preço baixo não deixa usuários de ônibus satisfeitos em Campos, problemas com horários, desconforto e falta de veículos são algumas das reclamações. Apesar do valor da passagem do transporte público em Campos ser pequeno em relação a outras cidades do país, sobram reclamações dos usuários. Horários imprecisos, falta de conforto e de veículos para atender à população são alguns dos pontos de

insatisfação. Na região, Campos tem uma das menores tarifas de transporte público, com valor de R\$ 1,00 para os beneficiados pelo programa Campos Cidadão e R\$ 1,60 para os demais usuários. Em Macaé, o preço da passagem é de R\$ 1,00 para qualquer local do município, enquanto em Rio das Ostras, os passageiros pagam R\$ 1,95. Em Itaperuna, há diferença do valor das viagens para os bairros da cidade e para zona rural. No entanto, no perímetro urbano, o custo é de R\$ 2,20. Em Campos, a moradora do bairro Parque Imperial, Paula Cabral, 26 anos, reprova o serviço de transporte público na cidade e aponta os principais problemas. “O serviço é péssimo. De manhã, no horário de pico, a empresa Turisguá coloca micro-ônibus para rodar e a qualidade dos ônibus é muito ruim”, reclama. Além do desconforto, a representante de cosméticos Franciane Silva, 25 anos, denuncia que existe um grande tempo de espera entre um ônibus e outro aos sábados e domingos. “Faço o percurso entre Tapera e o Centro todos os dias. No final de semana, demora muito mais para passar. O pior é que, no transporte alternativo, temos que enfrentar uma superlotação”, argumenta. Em nota, Alexandre Oliveira, diretor técnico do Instituto Municipal de Trânsito e Transporte (IMTT), que substituiu a antiga EMUT, informou que [...]com relação ao uso de micro-ônibus pela empresa Turisguá em horário de grande movimento no bairro Parque Imperial, irá averiguar as condições em que esses veículos são utilizados, pois podem ser colocados como reforço da frota, mas não em substituição aos ônibus maiores. Sobre as vans com excesso de passageiros, Oliveira disse que o problema é detectado pelos fiscais em todos itinerários do transporte alternativo e que a irregularidade é punida com multa[...], informou ainda que uma nova licitação está em andamento e a expectativa é de que novas linhas sejam criadas ainda neste ano, com ônibus modernos, seguros e confortáveis. **No entanto, segundo o diretor técnico do IMTT, uma liminar das empresas de ônibus do município impede que as mudanças sejam feitas.**(Jornal Terceira Via, 26 de junho de 2013, grifos nossos)

Adiante analisaremos algumas matérias publicadas pelo jornal Folha da Manhã, que habitualmente costuma se colocar como oposição ao governo municipal, o referido jornal publicou no dia 27 de abril de 2014 a seguinte matéria:

Em uma cidade onde a dificuldade abate, mas a indignação insiste em pulsar, o transporte coletivo é apenas um dos focos das incendiárias manifestações [...]. Mas qual a origem do problema em Campos? Será mesmo, ou tão somente, o mau uso da população ou a gestão dos empresários locais? O problema se mostrou mais complexo, e resultou ontem em mais uma greve dos rodoviários por tempo indeterminado. O processo licitatório, ululante solução para problemas no setor

de transporte coletivo, em Campos, já nasceu fadado ao fracasso. Uma empresa contratada a peso de ouro para organizar o certame elaborou um edital questionado desde a publicação, não só por empresários, mas por várias frentes da sociedade, inclusive o Tribunal de Contas do Estado (TCE), levando à suspensão e adiamento do processo por três vezes, [...].Foram constatados erros primários, como a falta de previsão das sanções cabíveis aos contratados em caso de violações ao contrato. Em defesa da prefeitura, indagou-se que a culpa de tudo isso é dos empresários, que estariam fazendo uma espécie de boicote. Será mesmo que as empresas têm o constante interesse de impedir a realização da licitação ou apenas exigem a lisura do certame? Será mesmo que o Tribunal de Contas inventou as irregularidades apontadas nos seus votos, apenas para atender aos interesses dos empresários? [...] As principais queixas sobre o transporte são atrasos e número reduzido de ônibus em algumas linhas. Apesar de beneficiar a população com o subsídio, a implantação do programa Campos Cidadão gerou polêmicas, como atrasos nos repasses às empresas, que levaram a atrasos nos salários e, por consequência, greve dos rodoviários, e denúncia de irregularidades. O vereador da base governista Jorge Magal chegou a denunciar a cobrança por algumas empresas de valores superiores aos referentes às passagens de determinadas linhas. Ou seja, a Prefeitura pagava o subsídio de passagens cujos trajetos não eram feitos. Uma sindicância foi instaurada pelo governo municipal, mas o caso caiu no esquecimento [...].(Jornal Folha da Manhã, Campos dos Goytacazes, 27 de abril de 2014)

O Jornal Folha da Manhã publicou a matéria encontrada a seguir que trata a questão do serviço de transporte de passageiros prestado pela categoria formada pelas vans integrantes do SETAMP (Serviço de transporte alternativo municipal de passageiros). Suspeita-se que durante o trabalho de pesquisa do jornal e elaboração da matéria é possível que tenha ocorrido o levantamento de informações e opiniões críticas da população em relação ao SETAMP, no entanto nota-se um ímpeto tendencioso e sem imparcialidade que busca destacar somente informações críticas, resultando na intenção de associar a imagem desses veículos à noção de irregularidade e desrespeito às leis de trânsito.



Figura 4 – Reportagem sobre o transporte

FOTO: RODRIGO SILVEIRA, JORNAL FOLHA DA MANHÃ, 2014.

Em meio ao processo de licitação do transporte coletivo de Campos, usuários do serviço denunciam que boa parte dos motoristas dos transportes alternativos (vans), diariamente estariam desrespeitando as leis de trânsito, trafegando com veículos superlotados e colocando em risco a vida da população. Segundo populares, não há fiscalização por parte dos agentes do Instituto Municipal de Trânsito e Transporte (IMTT), por isso os responsáveis por estes veículos trafegam “sem limites”. Por conta dessa situação, no final de agosto, o comandante do 8º Batalhão de Polícia Militar, tenente-coronel Ramiro Campos, determinou, em operação na cidade, que nenhuma van transportasse passageiros em pé. No início deste mês, uma pessoa morreu e outras 12 ficaram feridas após um grave acidente entre um ônibus e uma van, no km 58 da rodovia BR 101, na altura do bairro Eldorado, em Guarus. Após a batida entre os dois veículos, a van atropelou várias pessoas que estavam em um ponto de ônibus [...].

Em julho deste ano, foi aprovada pela Câmara Municipal de Campos a lei que trata da questão dos transportes alternativos. O projeto enviado pelo gabinete da prefeita Rosinha altera a lei 8.169 de 6 de julho de 2010. “Contam-se nos dedos os municípios que têm buscado implantar um projeto de mobilidade urbana, enfrentando problemas herdados por conta de uma total ausência de políticas para este setor, cujas regras estavam já caducas e precisam ser reformadas. Talvez somente Campos esteja por regulamentar suas concessões de ônibus através de licitação. Concessões estas que já se encontram caducas e feitas há muitos anos através de favores, privilégios ou outras formas que já não se sustentam em uma sociedade democrática”, disse o presidente da

Câmara, vereador Edson Batista, destacando que o projeto de lei amplia por mais dois anos o prazo de concessão para a circulação do transporte alternativo no município. (Jornal Folha da Manhã, Campos dos Goytacazes, 21 de setembro de 2014).

De acordo com Araújo (2012) o mercado de transporte urbano se modificou através de mudanças profundas a partir das décadas 1980 e 1990. Segundo Brasil (199_ apud ARAÚJO, 2012, p. 39) a partir deste período a exigência dos usuários cresceu, a demanda foi segmentada e surgiram novos serviços de transporte como vans e motos. Assim como, ocorreu uma expansão significativa no número de proprietários de automóveis, atingindo camadas da população que anteriormente utilizavam apenas o transporte público.

“as principais causadoras da crise do transporte coletivo são as próprias empresas operadoras, já que os seus operadores têm dado um tratamento operacional e tecnologicamente indiferenciado a seus clientes, encarando-os apenas como uma massa de usuários cativos.” (MARTINS et al., 1998 apud ARAUJO, 2012, p. 42).

Por essa razão, o transporte público coletivo tem seus critérios qualitativos colocados em segundo plano no decorrer de sua existência, o que possibilita apenas avanços tímidos e esporádicos a estes critérios.

Segundo Cordeiro Júnior, Nascimento e Ferreira (2014), a existência da possibilidade de se locomover no âmbito da cidade possibilita a criação de oportunidades mais igualitárias à amplas parcelas da sociedade, de maneira que não sejam priorizadas apenas as pessoas de determinadas regiões da cidade. A eficiência destes deslocamentos é diretamente proporcional ao nível da infraestrutura disponível, colaborando para o atendimento das necessidades de ir e vir dos cidadãos. Desta maneira, conceitos adequados de mobilidade urbana proporcionam melhores formas de circulação de bens e recursos humanos nas cidades.

Assim, diversos aspectos que tangem infraestrutura, habitação, transporte, trânsito e gestão da mobilidade urbana podem gerar a degradação dos sistemas de circulação e a perda da qualidade de vida. As questões tratadas pela mobilidade urbana apresentam importância principalmente quando analisadas quanto ao aumento do tempo

e custos de viagens, fragmentação do espaço urbano, acidentes de trânsito, segregação espacial, ruído, poluição atmosférica e outras externalidades. (CORDEIRO JÚNIOR; NASCIMENTO; FERREIRA, 2014, p. 1).

CAPÍTULO 4 - O tema do transporte público se torna presente em manifestações populares.

Na obra de Peschanski (2013), podemos encontrar uma apresentação de alguns aspectos que fizeram parte das manifestações populares ocorridas em várias cidades brasileiras no mês de junho de 2013.

Entre os principais aspectos, o autor relata que o ponto de partida para as manifestações foram os reajustes que aumentaram simultaneamente os valores das tarifas em determinadas regiões do país, ele destaca como uma espécie de fenômeno a adesão vertiginosa da população que em poucas semanas formaram manifestações que ocorreram nas vias públicas de mais de 100 cidades, mas que em seu princípio apresentavam uma caráter propositivo e se posicionavam “a favor” de algo e não “contra” algo. Peschanski (2013) aborda como tema central de seu texto a discussão sobre a viabilidade da proposta do MPL (Movimento Passe Livre) em instituir a tarifa zero no sistema de transporte público urbano de passageiros. Ao discorrer sobre os custos e vantagens de tal medida o autor relaciona a proposta do transporte público de passageiros gratuito a um alinhamento com a agenda de transformação ecossocialista que buscava reunir valores como: sustentabilidade, solidariedade, eficiência, democracia e comunidade.

Este modelo de transporte por sua vez se posicionaria de maneira antagônica ao modelo que vigora atualmente que se baseia no meio de transporte individual, onde o automóvel particular se constitui como uma mercadoria-fetiche, que traz ao seu proprietário a idéia de liberdade, conforto e prestígio.

O incremento do número de automóveis e caminhões ao longo dos anos é a prova da manifestação pelo anseio de melhor mobilidade pessoal e de bens. Os veículos proporcionam flexibilidade inigualável nos deslocamentos, em termos de onde podem ir e quando o desejam fazer. (WBCSD, 2004).

No entanto este modelo de transporte individual exige um maior dispêndio de recursos, tanto financeiros quanto naturais, pois além de

consumirem maior quantidade de combustível (esgotando os recursos energéticos nacionais) é necessário um maior investimento em infraestrutura de estradas, prédios, pontes e espaço físico no geral (o que nas grandes cidades não se torna um problema fácil de equacionar, tendo visto ultimamente o crescimento exponencial da frota de veículos que em determinado tempo excedem a capacidade de trafegabilidade das rodovias) estas características próprias do modelo de transporte individual que o diferencia de um modelo de transporte público de massa (gratuito ou não) torna evidente do ponto de vista econômico que este modelo de transporte individual apresenta um maior custo para o estado e a sociedade como um todo, desta forma, de acordo com Peschanski (2013), um sistema de transporte público gratuito se torna funcional ao capitalismo realmente existente e a tarifa zero se justificaria, em termos econômicos, se o preço total dos impactos sociais positivos fosse tomado como a base para o pagamento público das tarifas de cada usuário.

Neste contexto, Silva Jr. (2002) argumenta que o modal rodoviário individual motorizado oferece vantagens como o transporte porta a porta com conforto, maior velocidade e rapidez além de apresentar maior regularidade. Por outro lado, os transportes motorizados têm gerado nas cidades o aumento da poluição com as emissões de gases poluentes, com impactos ambientais devido à larga utilização de combustíveis fósseis como fonte de energia e outros insumos que geram resíduos como pneus, óleos e graxas; poluição sonora por meio dos elevados índices de ruídos; perda de tempo em congestionamentos crônicos; riscos a vida e de ferimentos graves devido a acidentes de trânsito; e rupturas em comunidades e nos ecossistemas. (WBCSD, 2004; MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007)

Entre os impactos sociais positivos podemos destacar a menor emissão de poluentes (químicos e sonoros) pela frota automotiva de nossas cidades, ocasionando uma melhor qualidade do ar respirado e do ambiente em geral, desta forma diminuindo sobremaneira a ocorrência de doenças respiratórias e relacionadas ao estresse refletindo positivamente na saúde da população urbana, o que por sua vez contribuiria novamente para melhores resultados da economia, pois estas pessoas sendo mais saudáveis poderiam aumentar sua produtividade, tudo isso é possível a partir de um sistema de transportes mais eficiente e racional, que buscasse alternativas para diminuir ao máximo perdas

na qualidade de vida de seus usuários que são traduzidas em desperdício de recursos para a sociedade.

Segundo Peschanski (2013), no Brasil os custos sociais que envolvem o produto automóvel são repassados pelas montadoras ao Estado e seus cidadãos, sendo assim os brasileiros pagam (e caro) para que cada vez mais pessoas tenham meios de transporte individuais.

“A melhora da mobilidade pessoal incorre no aumento do acesso a serviços essenciais e aos que tornam a vida mais agradável, ampliando as oportunidades de escolha sobre o estilo de vida desejado e onde se quer viver” (WBCSD, 2004).

Acredita-se que a idéia de possuir um veículo em nosso país está associada a valores relacionados a aspectos positivos (em sua maioria) que de certa forma classificam uma pessoa proprietária de um automóvel como superior as que não possuem nenhum meio próprio de locomoção (da mesma forma entre as pessoas que possuem automóveis, existem diversas outras maneiras de classificá-las, estabelecendo um grau de prestígio baseado no modelo, valor e representação atribuída ao veículo que utilizam) resumindo, observamos no Brasil uma cultura de elevação do automóvel particular como símbolo de riqueza, poder e autonomia. Este raciocínio nasceu na época em que o automóvel era raro e considerado artigo de luxo, os que aqui existiam eram trazidos do exterior (como EUA ou países da Europa) por um valor alto que incluía as despesas com o transporte e o fato de praticamente inexistirem concorrentes de mercado.

Nos dias atuais a realidade é bastante diferente, pois o Brasil possui uma dezena de montadoras de automóveis (apesar de nenhum ser genuinamente brasileiro) o que diminui a necessidade de importação e estabelece vários concorrentes no mercado nacional, sendo assim não se justificaria atualmente a idéia do automóvel ser um artigo de luxo. Contudo observamos que nós brasileiros pagamos por um veículo zero km um valor superior ao que consumidores de países vizinhos costumam pagar pelo mesmo veículo, apesar de notarmos que a mídia costuma atribuir este fato ao “custo Brasil” e a nossa pesada carga tributária, o que ocorre de fato é que

possivelmente devido ao nosso costume (quase cultural) de culto ao carro, no qual superestimamos sua utilização, as montadoras enxergaram a possibilidade de instituir o chamado “lucro Brasil” no qual elas praticam aqui margens de lucro superiores as praticadas em outros países, possibilitando inclusive que um modelo fabricado aqui no Brasil (incidindo sobre ele os nossos custos logísticos e tributários) chegue a ser comercializado no Chile, por exemplo, por um valor inferior ao pago pelo consumidor brasileiro.

As empresas atuantes no mercado automotivo nacional sentem-se livres para aumentarem suas margens de lucro ao notarem que ainda paira no imaginário popular a máxima de que “brasileiro é apaixonado por carro”, sabemos ainda que, existe um papel representado pela mídia, que se encarrega na sua programação e em seus anúncios publicitários de ajudar na manutenção dessa noção de supervalorização dos meios de transporte individual no qual personagens de sucesso em suas produções possuem seus veículos novos e modernos, enquanto os personagens populares são retratados utilizando o transporte público em condições sofríveis e ineficientes.

De acordo com Peschanski (2013), o atual modelo de transporte que vigora em nosso país concentrou bastante poder de influência no governo e na mídia sob o comando dos industriais do setor automotivo brasileiro, que para aumentar suas vendas exercem esse poder de influência no governo, exigindo redução de impostos e maior facilidade na concessão de crédito para compradores de seus produtos, apesar de terem um bom lobby com suas bancadas na câmara e no senado federal, estas indústrias ao menor sinal desfavorável do mercado ameaçam demitir trabalhadores o que é uma forma bastante eficaz de pressionar ainda mais o governo a tomar medidas que os beneficiem. Com essas práticas as indústrias automotivas brasileiras conseguem se isentar ainda mais dos custos sociais dos veículos que produzem.

Para Peschanski (2013), o imposto deveria aumentar sobre as montadoras de automóveis que lucram com a produção de um bem com alto custo social, como acontece com outros produtos nocivos, como cigarros e bebidas alcoólicas. Mas o consumidor desses produtos também deveria ser taxado de maneira que sua contribuição aumentasse gradativamente de

acordo com que fosse se estabelecendo um sistema eficiente de transporte público.

Desta forma entendo que o autor defende e argumenta que a forma mais justa e eficiente para o transporte de passageiros, sobretudo nos grandes centros, é a do transporte público de massa, ele nos mostra que arcamos com um alto custo (tanto social, quanto financeiro) por optar pelo modelo utilizado atualmente (que é o uso em massa dos automóveis) e que existem fatores políticos favoráveis a este modelo de transporte individual devido ao interesse de classes dominantes poderosas. Torna-se claro que com uma espécie de reforma política e tributária para o setor, no qual os utilizadores de veículos próprios e individuais e as indústrias que os produzem arcariam com a responsabilidade do maior custo social presente nesta modalidade de transporte, e através disto se tornaria possível a gratuidade nos meios de transporte em massa de passageiros, garantindo dessa forma aos utilizadores desta modalidade de transporte o reconhecimento pelo seu menor impacto no custo social, pois estes beneficiam até mesmo as pessoas que não utilizam o transporte público.

Considerações Finais

A instituição do programa Campos Cidadão se consolidou como uma medida pioneira na política pública municipal diretamente relacionada ao transporte de passageiros. No período eleitoral do ano de 2008 o projeto foi apresentado pela então candidata à Prefeitura de Campos dos Goytacazes, Rosinha Garotinho. No momento de apresentação boa parte da população campista encarava a novidade com dúvidas sobre como seria seu efetivo funcionamento, pois muitos ainda desconheciam a mecânica do programa e eram céticos quanto a sua possibilidade de funcionamento.

Em seu primeiro ano de governo, a prefeita sancionou a lei de criação do programa Campos Cidadão que apresentava os ambiciosos objetivos de estimular a participação cidadã promovendo as condições de acessibilidade aos bens e serviços essenciais, como trabalho, moradia e lazer. E ainda aumentar o grau de segurança dos cidadãos, priorizando os investimentos no sistema viário urbano coletivo e articulando as políticas públicas de transporte e trânsito com as políticas de desenvolvimento econômico.

Após cinco anos de efetivo funcionamento do programa Campos Cidadão, este trabalho busca compreender os objetivos alcançados até o momento pela política do governo. O município de Campos dos Goytacazes possui a maior extensão territorial do estado do Rio de Janeiro, com 4031,910 KM². No entanto a partir das alterações realizadas pela política do governo municipal no sistema de transporte de passageiros, que até o momento consistiu apenas na alteração do valor pago pelo passageiro para ser transportado, sendo os critérios de reestruturação e criação de novas linhas de atendimento a demanda de passageiros, atual ou futura, não sido contemplados. A partir deste ponto, temos na promoção tarifária somada ao defasado e acarcaico plano de exploração do sistema de transporte municipal a implicação de um estímulo à circulação de pessoas pelo centro da cidade, o que na prática resulta no fenômeno de criação de um fator de aglomeração, que gera adensamento e concentração populacional. Isto representa um fator negativo para as áreas comerciais afastadas da região central da cidade, como

o comércio distrital, o que em tese facilitaria o desenvolvimento da região central em detrimento das outras regiões do município.

Considero tímidos os avanços em critérios que compõem a qualidade do transporte de passageiros frente a expressiva soma de dezenas de milhões de reais que a PMCG disponibilizou às operadoras do sistema de transporte. Torna-se evidente que para o melhoramento de alguns aspectos do sistema de transporte de passageiros campista, será necessário uma discussão que considere abordagens técnicas e políticas.

Segundo Araújo (2012), a política de subsídio às empresas, instituída pelo governo municipal não implicou na democratização da política de transportes, pois não existiu a participação dos usuários em nenhuma das decisões. Em momento algum a questão das novas propostas para o sistema de transportes tornou-se uma questão pública, nos quais seus conceitos de mobilidade e acessibilidade fossem testados por seus usuários. Sendo assim, o sistema de transporte de passageiros no município de Campos dos Goytacazes parece representar uma política de regulamentação que tem por base critérios de lucratividade política, com benefícios para o controlador de todo o sistema.

Nota-se que o programa Campos Cidadão não possibilitou um avanço substancial no critério de acessibilidade de passageiros, visto que a democratização dos espaços da cidade não conseguiu ser promovida em sua totalidade, pois falta o sistema expandir sua área de atuação, corrigindo falhas e buscando aprimorar os referenciais de atendimento à população. Entretanto com a sensível melhora no favorecimento de atributos sociais, considero que a política do programa Campos Cidadão, apesar de necessitar de ajustes e aperfeiçoamentos que garantam uma melhor relação custo x benefício para a sociedade, vem conseguindo proporcionar um melhoramento no critério de mobilidade.

Referências

ARAÚJO, Isroberta Rosa. *Mobilidade urbana e políticas públicas no município de Campos dos Goytacazes: um estudo da Política dos Transportes a Um Real*. 2012. 84f. Dissertação (Mestrado em Políticas Sociais) – Centro de Ciências do Homem. Universidade Estadual do Norte Fluminense. Campos dos Goytacazes.

SANT'ANNA, J. A. *Reordenamento urbano pelo transporte*. Brasília: IPEA, 1991.

RAIA JUNIOR, Archimedes Azevedo. ALVES, Priscilla. *Mobilidade e acessibilidade Urbanas Sustentáveis: A gestão da mobilidade no Brasil*, 2001.

PREÇO baixo não deixa usuários de ônibus satisfeitos em Campos. *Jornal Terceira Via*, Campos dos Goytacazes, 26 jun. 2013. Disponível em: [http://jornalterceiravia.com.br/noticias/campos_dos_goytacazes/24916/prec_o_baixo_nao_deixa_usuarios_de_onibus_satisfeitos_em_campos...>](http://jornalterceiravia.com.br/noticias/campos_dos_goytacazes/24916/prec_o_baixo_nao_deixa_usuarios_de_onibus_satisfeitos_em_campos...) acesso em: 01 jul. 2013.

IBGE – INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. *História de Campos dos Goytacazes*, 2014. Disponível em: http://www.cidades.ibge.gov.br/painel/historico.php?lang=_EN&codmun=330100&search=%7Ccampos-dos-goytacazes> acesso em: 25 mar. 2015.

CAMPOS decreta situação de emergência na área de transporte coletivo. *Jornal Terceira Via*, Campos dos Goytacazes, 19 jul. 2013. Disponível em: http://www.jornalterceiravia.com.br/noticias/campos_dos_goytacazes/26799/campos_decreta_situacao_de_emergencia_na_area_de_transporte_coletivo > acesso em: 25 jul. 2013.

DEPOIS de ônibus, ameaça aos táxis. *Jornal Folha da Manhã*, Campos dos Goytacazes, 07 mai. 2015. Disponível em: http://www.fmanha.com.br/geral/depois_de_onibus_ameaca_aos_taxis > acesso em: 10 mai. 2015.

MAMANI, H. A; RIBEIRO, N. S; CERQUEIRA, T. M. C. Políticas Municipais e Transporte Informal: Norte Fluminense. In: *Anais do IV Seminário Nacional*

Sociologia & Política. Curitiba, 2014. Disponível em:<http://www.humanas.ufpr.br/portal/seminariosociologiapolitica/files/2014/08/24804_1397858306.pdf> Acesso em: 20 mai. 2015.

O x da questão dos transportes. Jornal Folha da Manhã, Campos dos Goytacazes, 27 abr. 2014. Disponível em:<http://www.fmanha.com.br/geral/o_x_questao_dos_transportes> acesso em: 28 abr. 2014.

EMPRESÁRIOS do transporte campista apreendidos. Jornal Folha da Manhã, Campos dos Goytacazes, 02 mai. 2014. Disponível em:<http://www.fmanha.com.br/geral/empresarios_do_transporte_campista_apreendidos> acesso em: 04 mai. 2014.

ALTERNATIVO, mas sem medida. Jornal Folha da Manhã, Campos dos Goytacazes, 22 set. 2014. Disponível em:<http://www.fmanha.com.br/geral/alternativo_mas_sem_medida> acesso em: 24 set. 2014.

CORDEIRO JÚNIOR, I. A; NASCIMENTO, D. C. O; FERREIRA, A. Da S. Mobilidade Urbana Sustentável no Município de Campos dos Goytacazes. In: XI Simpósio de excelência em gestão e tecnologia. Campos, 2014. Disponível em:<<http://www.aedb.br/seget/arquivos/artigos14/47420588.pdf>> acesso em: 25 set. 2014.

WBCSD - WORLD BUSINESS COUNCIL FOR SUSTAINABLE DEVELOPMENT (Inglaterra). Momility2030: Meeting the challenges to sustainability. Stevenage, 2004.

SILVA Jr., Roberto França da. Eliminação de "Barreiras": Produção de fluidez e circulação no Brasil. Revista Formação: Edição Especial, Presidente Prudente, v. 2, n. 13, p.29-41, 2002.