

MONOPÓLIO, TARIFA ELEVADA E SUPERLOTAÇÃO: ANÁLISE DA RELAÇÃO ENTRE O TRANSPORTE COLETIVO E A ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO URBANO EM JOÃO PESSOA-PB

Enver José Lopes Cabral¹
enverjose1988@yahoo.com.br

Maria Franco Garcia²
mmartillo@gmail.com

RESUMO

O presente artigo tem o objetivo de discutir sobre o transporte coletivo em João Pessoa em relação principalmente: ao monopólio das empresas de ônibus de João Pessoa, a tarifa elevada e a superlotação. Discutir o transporte coletivo na cidade de João Pessoa desde a perspectiva dos seus usuários nos coloca diante da necessidade de entender as consequências do acesso a ônibus lotados, das tarifas elevadas e das péssimas condições de transporte coletivo, sobre o cotidiano espacial dos moradores e da vida na cidade. Partimos do entendimento que tais problemas se relacionam entre si e refletem os entraves da terceirização de um serviço público, estratégico na dinâmica urbana, sobre aqueles que mais precisam dele: trabalhadores/as e estudantes. Observando as manifestações que pautam a qualidade do transporte coletivo como alternativas para as mudanças no sistema de ônibus.

PALAVRAS-CHAVE: transporte coletivo, João Pessoa, preço da passagem, superlotação

RESUMEN

Este artículo tiene el objetivo de discutir el transporte colectivo en João Pessoa, llevando en consideración principalmente: el monopolio de las empresas de autobuses de la ciudad, el precio del billete y el abarrotamiento de los vehículos. Discutir el transporte colectivo en João Pessoa desde la perspectiva de los usuarios hace con que tengamos la necesidad de entender las consecuencias del uso de autobuses abarrotados, de los precios elevados de los billetes y de las péssimas condiciones del transporte colectivo sobre el cotidiano espacial de los habitantes y de la propia ciudad. Partimos del presupuesto de que tales problemas se relacionan entre si y muestran los límites de la tercerización de un servicio público, estratégico en la dinámica urbana, sobre los que más lo necesitan: los trabajadores/as y estudiantes. Observamos también las manifestaciones que pautan la calidad del transporte colectivo como alternativas para los cambios en el sistema de autobuses.

PALABRAS-CLAVE: transporte colectivo, João Pessoa, precio del billete, abarrotamiento

ABSTRACT

This article intends to discuss public transport in João Pessoa especially in relation to: the monopoly of bus companies in João Pessoa, the high tariff and the overcrowding. Discuss the public transport in Joao Pessoa from the perspective of the users puts us in front of the necessity to understand the consequences of the access to crowded buses, the high rates and the bad conditions of the public transportation daily on the spatial of dwellers and of the city. We begin from the understanding that such problems are related to each other and reflect the barriers of outsourcing public services, strategic in urban dynamics, on those who need it most: workers and students.

¹Professor da rede estadual de ensino da Paraíba e estudante da Universidade Federal da Paraíba (UFPB) no mestrado da Programa de Pós Graduação em Geografia.

² Professora Doutora do Programa de Pós Graduação em Geografia na UFPB.

Noting the manifestations about the quality of public transport as alternatives to changes in the bus system.

KEYWORDS: Public transportation, João Pessoa, bus fare, overcrowding.

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 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 própria vida urbana, não existem.

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 e os salários dos trabalhadores das empresas de ônibus, tudo isto, está submetido à lógica privada de gerenciamento do serviço público de ônibus.

Discutir o transporte coletivo na cidade de João Pessoa desde a perspectiva dos seus usuários nos coloca diante da necessidade de entender as consequências do acesso a ônibus lotados, das longas demoras nos pontos de ônibus, das tarifas elevadas e das péssimas condições de transporte coletivo, sobre o cotidiano espacial dos moradores e da vida na cidade. Partimos do entendimento que tais problemas se relacionam entre si e refletem os entraves da terceirização de um serviço público, estratégico na dinâmica urbana, sobre aqueles que mais precisam dele: trabalhadores/as e estudantes. Por uma questão metodológica, o problema do tempo de espera nesta pesquisa não foi abordado, mas ciente de que estes problemas tem relação direta com o elevado preço da passagem e a superlotação.

As manifestações pela qualidade do serviço de transporte coletivo em João Pessoa, ocorreram nos anos de 2013 e 2014 questionando essa lógica lucrativa, 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).

Como não poderia deixar de ser, este estudo, é apenas uma pequena contribuição para a pesquisa sobre transporte desde a perspectiva geográfica. Conseguimos focar aqueles dois problemas que atualmente os usuários enfrentam no sistema de ônibus: o preço da passagem e os ônibus lotados.

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. A proposta é apresentar como os usuários das linhas 301-Mangabeira e 118-Paratibe observam estas linhas de transporte, seu entendimento é importante para compreendermos o próprio transporte coletivo na cidade, pois suas linhas de ônibus refletem a lógica de gerenciamento posta na cidade.

Foram realizados no total 460 questionários em várias linhas de ônibus, sendo 400 questionários nas linhas 301-Mangabeira e a linha 118-Paratibe e 60 em variadas linhas de ônibus. Estas duas linhas (301 e 118) foram escolhidas por apresentar variações em sua frequência. A linha 301-Mangabeira com frequência em média de 30 minutos e a 118-Paratibe com média de 50min. A metodologia consistiu em selecionar uma linha com alto índice de deficiência e uma linha com frequência regular. Esta metodologia nos possibilitou fazer uma análise de acordo com as variações do serviço prestado.

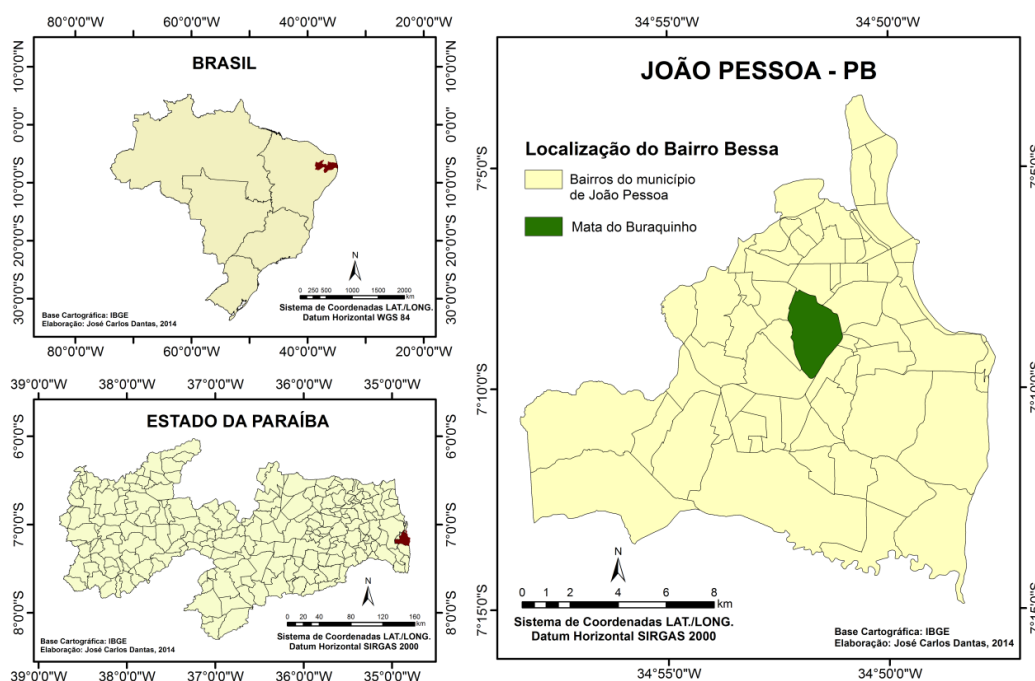
A amostra utilizada foi de mais de 5% do total de usuários que utilizam o transporte diariamente nas linhas 118-Paratibe e 301-Mangabeira. Na linha 301 foram aplicados 263 questionários, o que representa 6,11% da quantidade de pessoas que se deslocam diariamente na linha. No 118-Paratibe representou 10,25% da quantidade de pessoas que se deslocam diariamente, correspondendo a aplicação de 137 questionários. O mês de março de 2013 foi utilizado como referência para realização deste cálculo, baseando-se nos dados da SEMOB. Esta amostra significativa foi aplicada, no intuito de gerar dados quantitativos

substanciais para tirarmos conclusões mais condizentes com a realidade. Mapa, gráficos, tabelas e figuras foram utilizados no intuito de esclarecer a dinâmica analisada.

JOÃO PESSOAS E AS EMPRESAS DE ÔNIBUS

João Pessoa, capital do estado da Paraíba, situado na Latitude 07° 06' 54" S O e Longitude 34° 51' 47" O, pertence à região Nordeste no Brasil. É o município mais populoso da Paraíba com 723 mil habitantes, tem a maior densidade populacional³ e o maior PIB⁴ do estado. A área de João Pessoa é de 211.475 Km² (IBGE, 2014). A localização da Paraíba, do município de João Pessoa e do Brasil, pode ser apreciada na Figura 1:

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



Elaboração: José Carlos Dantas, 2014.

³3.421,3 hb/Km² (IBGE, 2014).

⁴Produto 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.

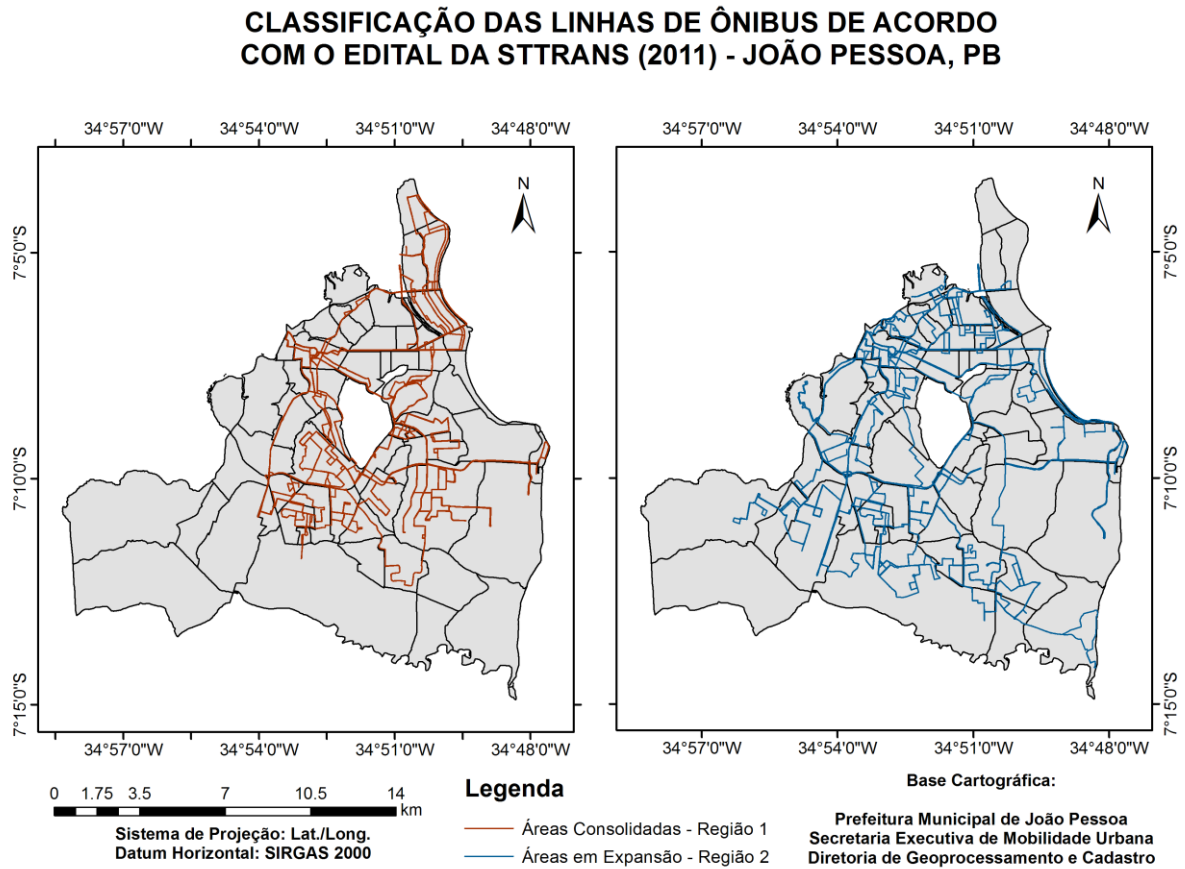
Em João Pessoa existem 88 linhas de ônibus e 457 veículos em operação, distribuídos em 6 empresas privadas. Na cidade são transportados cerca de 280 mil passageiros por dia, o que representa por mês 7.8 milhões de passageiros⁵. As empresas responsáveis por esse transporte são a Mandacaruense, Marcos da Silva, São Jorge, Reunidas, Santa Maria e Transnacional.

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” (chamada de região 1) e “áreas em expansão” (chamada de 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” (Figura 2).

A área central e o nordeste da cidade têm maior adensamento populacional, ao contrário das áreas periféricas, onde a urbanização não é tão intensa (Figura 3). 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 (Figura 2). 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.

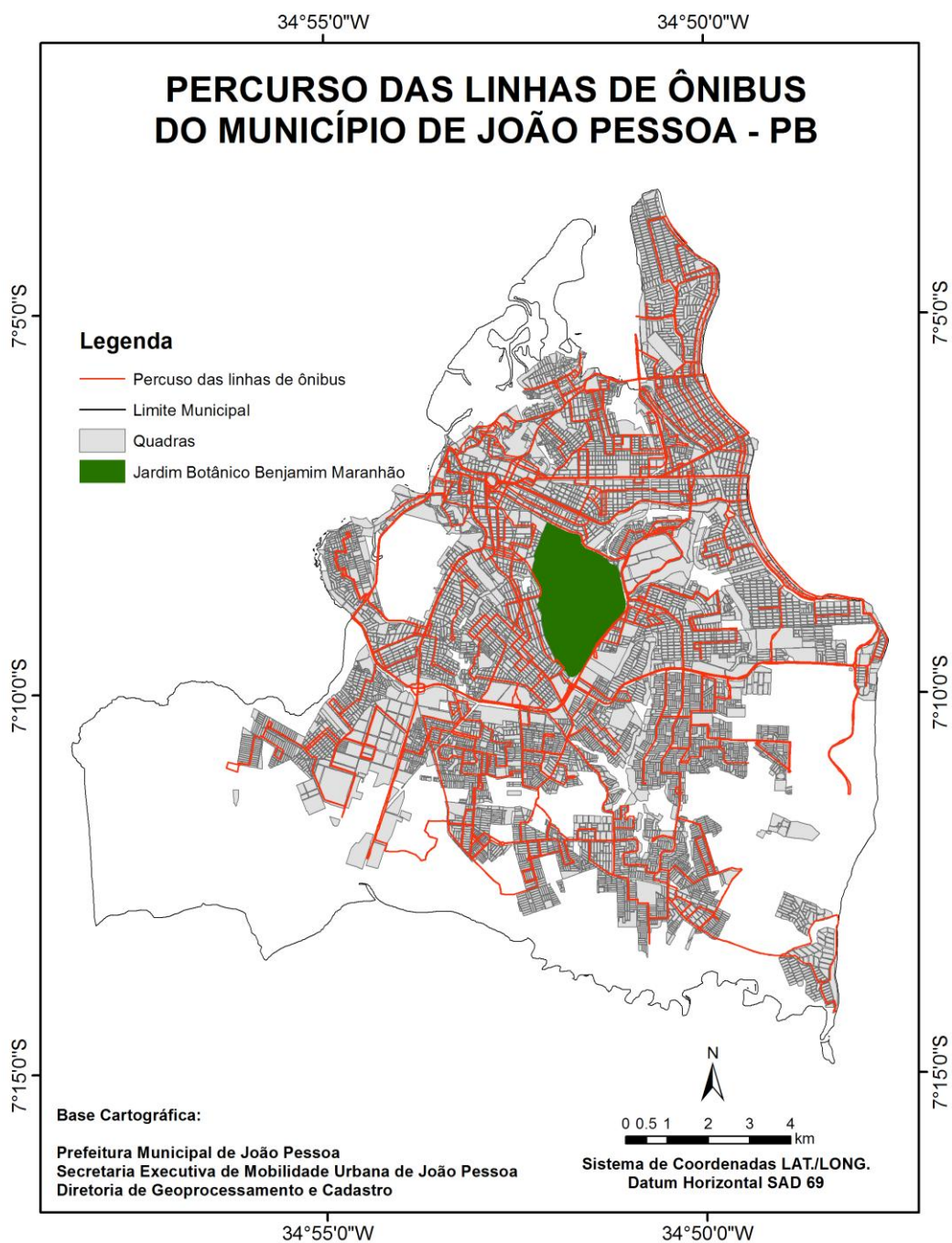
⁵SEMOB, 2013

Figura 2 – Classificação das linhas de ônibus de acordo com o edital da STTrnas (2011) – João Pessoa-PB



Elaboração: José Carlos Dantas, 2014

Figura 3 – Mapa do percurso das linhas de ônibus do município de João Pessoa, 2014

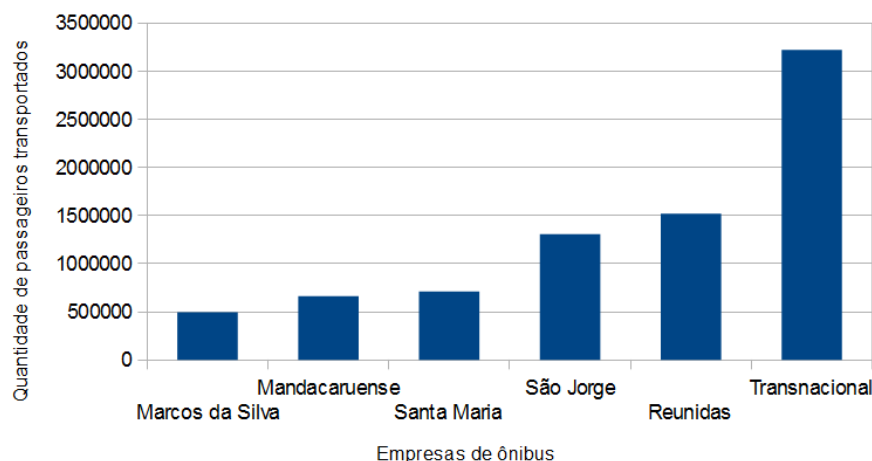


Elaboração: José Carlos Dantas, 2014

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 Mandacaruense, como mostra a Figura 4:

Figura 4 - Quantidade de passageiros transportados no serviço de Ônibus no mês de março de 2013 - João Pessoa/PB



Fonte: SEMOB, 2014b
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.

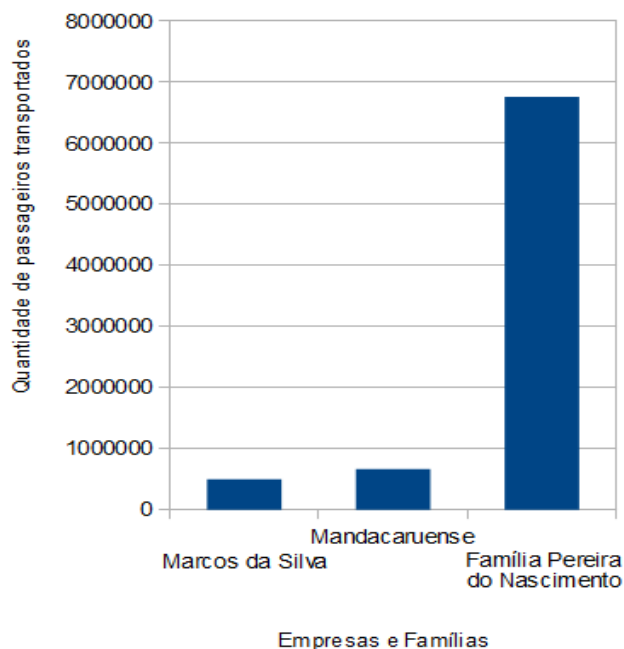
Apesar da existência de 6 empresas de ônibus, em João Pessoa, existe um forte monopólio no transporte coletivo, já que 83% das linhas de ônibus da cidade estão na posse da família Pereira do Nascimento, como as empresas São Jorge, Santa Maria, Transnacional e Reunidas.

Na prática, existem apenas 3 empresas de ônibus atuando, já que apenas a Mandacaruense 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, que são empresas controladas por Alberto Pereira do Nascimento e a empresa São Jorge, por Marco Pereira do Nascimento, irmão dele.

A Figura 5 mostra a quantidade de passageiros transportados no mês de março de 2013. A quantidade de passageiros transportados pelas empresas da família Pereira do

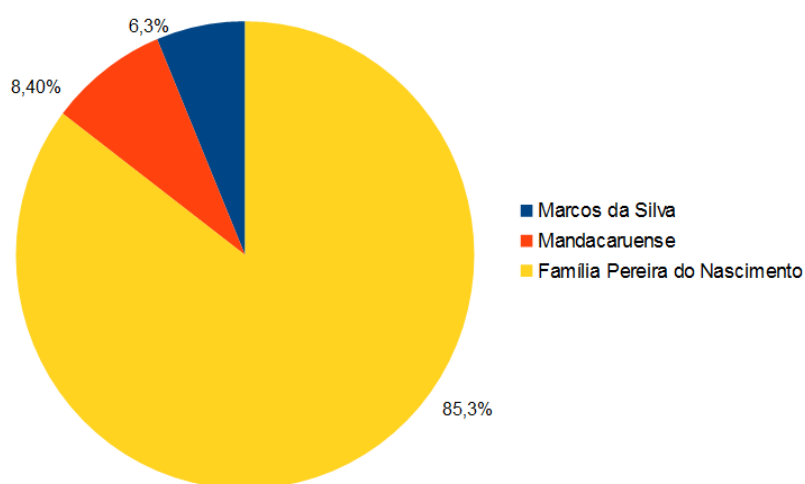
Nascimento chega aos 7 milhões de passageiros, enquanto nem a Mandacaruense, nem a Marco da Silva chegam na marca de 1 milhão de passageiros.

Figura 5 – Quantidade de passageiros Transportados em Março/2013, João Pessoa-PB



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

Figura 6 – Proporcionalidade entre empresas e grupos na quantidade de passageiros transportados no sistema de ônibus de João Pessoa-PB



Fonte: SEMOB, 2014b
Elaboração: Enver José, 2014.

Já a Figura 6 apresenta a proporcionalidade da quantidade de passageiros transportados no mês de março de 2013. A Figura 5 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%. Além do mais, quando se verifica os bairros em que estas linhas de ônibus estão inseridas, podemos perceber 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.

O PREÇO DA PASSAGEM E A SUPERLOTAÇÃO NO 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%.

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.

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 ônibus entre 2005 e 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.

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 da cidade 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 PINS e Confins 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 (redução no ICMS) dos trabalhadores do transporte, reduzindo a carga tributária para as empresas de ônibus de 20% para 2% sobre o imposto arrecadado (GLOBO, 2013).

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 diminuiu inclusive as verbas do governo que poderiam ser investidas em outras áreas fundamentais como saúde e educação.

Desta maneira, é possível observar que 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 Zero⁶ para população usuária do transporte coletivo (LEVANTE, 2014).

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, reduziu a frota de ônibus⁷.

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

| Ano | Preço da passagem | Varição na tarifa | Índice de Preço ao Consumidor (IPCA) |
|--------------------------------------------|-------------------|-------------------|--------------------------------------|
| 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;

⁶ Tarifa Zero é o mesmo que Passe Livre, que é a gratuidade no transporte coletivo .

⁷ Ficais da SEMOB relataram que foram 30% da frota reduzida no início de 2014. Portal de notícia Ônibus Paraíba, noticiou redução da frota em 20%.

Entretanto, em Julho de 2014, a Prefeitura Municipal de João Pessoa voltou a 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 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 transporte⁸. 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).

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

⁸ É comum na cidade de João Pessoa, encontrarmos trabalhadores se deslocando de bicicleta, correndo o risco de serem atropelados.

cidade, seja a pé, de carroço e bicicleta. Segundo o IPEA (2013), “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”.

Segundo o IPEA (2013), o impacto na mobilidade urbana só não foi maior nos mais pobres por causa das políticas nacionais, como a Bolsa Família, que garantiu renda para os mais pobres para utilizar o transporte coletivo e ao mesmo tempo, incentivou o aumento crescente do número automóveis, gerando transtornos sociais ainda maiores.

Este aumento no aumento na quantidade de veículos particulares circulando ocasiona diversos problemas sociais: 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, 2013)

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,

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 super lotado, 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 aqui⁹.

Os próprios usuários comparam o transporte do 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, os pensamentos de quem utiliza o ônibus lotado.

Os ônibus são lotados principalmente nos horários de pico. Pegar um ônibus às 7h 20min e às 6h da noite em João Pessoa é certeza que estarão superlotados. São cerca de 40 passageiros sentados. O aviso nos ônibus indica 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 pessoas que deslocam seu corpo em direção às cadeiras para abrir espaço. É um difícil objetivo conseguir espaço em um ônibus “superlotado” (informações pessoais)¹⁰.

Figura 7 - Ônibus 301 Mangabeira superlotado em horário de pico



Foto: Enver José, 2014.

⁹ Pesquisa de campo realizado em 2009 no Terminal de Integração do Valentina.

¹⁰ O cotidiano do autor, que é um usuário do transporte coletivo, utilizando constantemente o serviço lotado.

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, 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 anteriormente. 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 seus descontentamentos apareçam na pesquisa realizada.

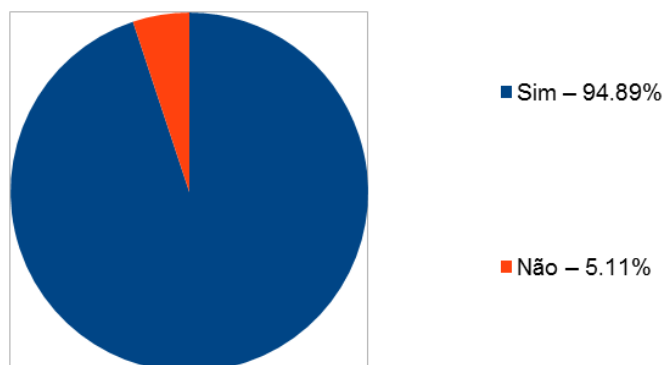
O que será apresentado a seguir são dados referentes à linha de ônibus 301-Mangabeira e 118-Paratibe, pois estas linhas apresentam uma base suficiente de entrevistas¹¹ para tirarmos conclusões acerca das linhas de ônibus do sistema de transporte coletivo. Estes dados servem também como parâmetro para 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 dos empresários de ônibus.

A Figura 8 e 9 apresentam o percentual da quantidade de usuários entrevistados que acham que existem problemas no serviço de transporte. No 118-Paratibe acham que existem problemas 94,89%, (Figura 8). Já no 301 este percentual chegou a 93,54% (Figura 9). Esses valores já nos demonstram 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.

Nas Figuras 10 e 11 mostram que, em relação a qualidade do serviço transporte coletivo, o preço da passagem de ônibus está caro para a maioria dos usuários de ônibus. Na linha 118 existe um percentual (78%), mais elevado do que na linha 301 (72%). 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 Rodoviário do Integração, ao contrário da linha 301 que teve em torno de 11 min.

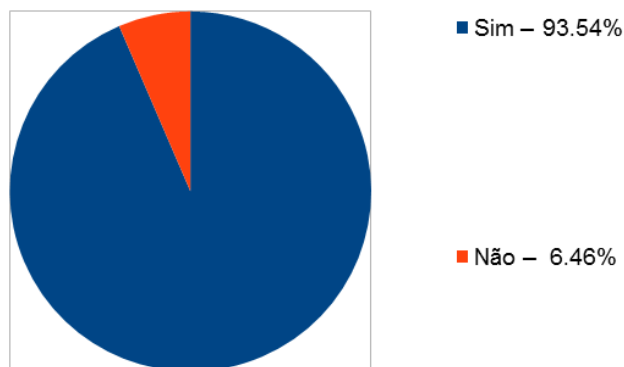
¹¹Da linha 301, foram aplicados os 263 questionários, o equivalente a 6,11% da quantidade de passageiros por dia. Já na linha 118, os 137 questionários representam 10,25% da quantidade de passageiros que utilizam o transporte diariamente.

Figura 8 – Percentual dos usuários da linha 118-Paratibe que acha que existem problemas no serviço de transporte coletivo de João Pessoa



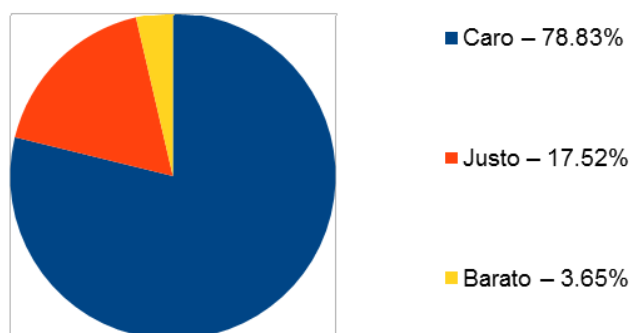
Fonte: Pesquisa de campo em março de 2014
Elaboração: Túlio Henrique, 2014

Figura 9 – Percentual dos usuários da linha 301-Mangabeira que acha que existem problemas no serviço de transporte coletivo de João Pessoa



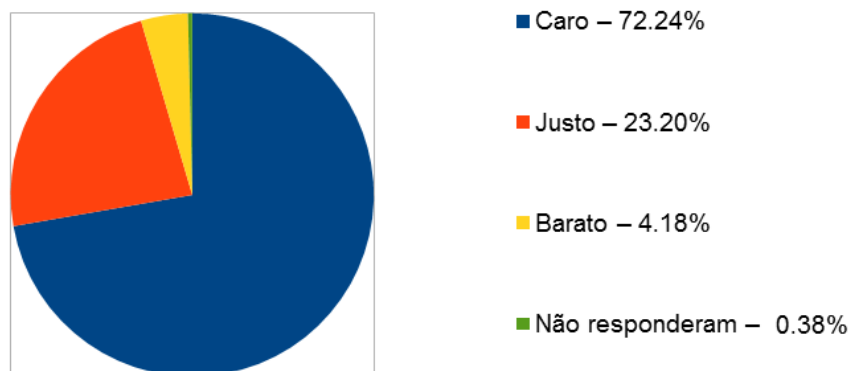
Fonte: Pesquisa de campo em março de 2014
Elaboração: Túlio Henrique, 2014

Figura 10 – Os usuários da linha 118-Paratibe avaliaram entre Caro, Justo e Barato o preço da passagem de ônibus em relação a qualidade do serviço oferecido.



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

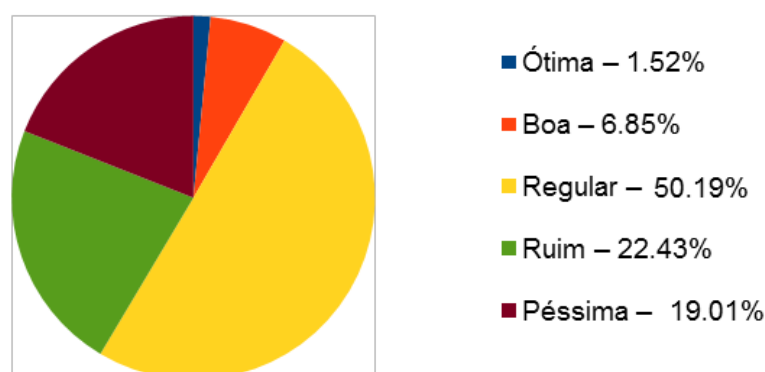
Figura 11 – Os usuários da linha 301-Mangabeira avaliaram entre Caro, Justo e Barato o preço da passagem de ônibus em relação a qualidade do serviço oferecido



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

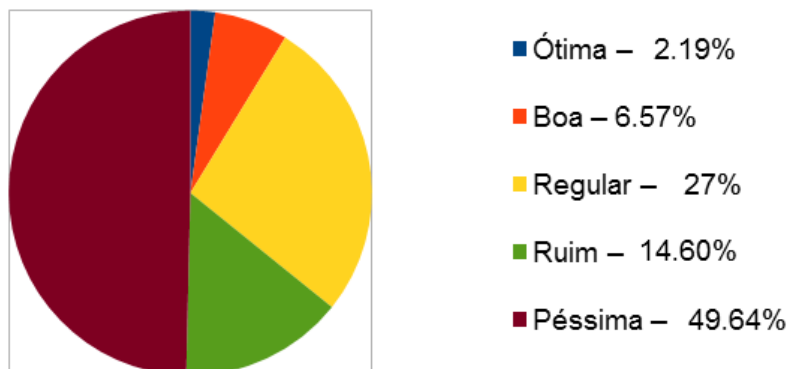
As Figuras 12 e 13 apresentam a avaliação dos usuários sobre o serviço de transporte coletivo em cinco categorias: ótima, boa, regular, ruim e péssima. O índice de aprovação tanto das linhas 301 como da 118 é muito baixa, pois fica em torno de 8% (ótima e boa). O índice de desaprovação das linhas de ônibus também é bastante elevado, porém a linha 118 tem percentual superior à linha 301, tendo 64,24%, enquanto a linha 301 é de 41,24%. A linha 301 tem sua maior parte em regular 50,19%, não ficando distante do ruim e péssimo como se pode verificar.

Figura 12 – 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.

Figura 13 – Avaliação da qualidade do serviço de transporte coletivo em João Pessoa para os usuários da linha de ônibus 118-Paratibe



Elaboração: Túlio Henrique, 2014.

Fonte: Pesquisa de campo em março de 2014.

Esta péssima qualidade apontada pelos 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 campo¹² 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.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como existir um sistema de ônibus com qualidade se empresas continuam a atuar na contramão dos interesses da população? Se os ônibus estão lotados, é porque a conflito está posto e só será resolvido quando atingirem a estrutura do problema. Se os ônibus são lotados, beneficia os empresários, maximiza seus lucros. Entretanto para o usuário, é o oposto, porque não há nada de benefício para o mesmo, nem acúmulo de riquezas, nem conforto.

A questão é que, os usuários são a classe trabalhadora e como tal, são maioria no sistema capitalista. Além de existir a apropriação privada ela é realizada numa escala que

¹²Obtendo dados da realidade através de fotos de ônibus em horários de pico e com a frequência das linhas no Terminal de Integração.

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 transformações têm íntima relação com o modo de produção capitalista. As próprias alterações técnico-científicas ocorridas no transporte coletivo, como desaparecimento do bonde e o barateamento dos veículos motorizados, são lógicas muito maiores do que as condições materiais locais, pois resultam 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. As 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 despossuída 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 se deslocar em ônibus 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 no serviço de transporte, é certo que não virão, porque o atrelamento de classe se perpetua há muitos anos.

Que venha o futuro!

REFERÊNCIAS BIBLIOGRAFICAS

ANTP, Associação Nacional dos Transportes Públicos. Informações sobre preço da passagem de 2004 à 2013. Site <www.antp.org.br> acessado em março, 2014.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. A (Re) Produção do Espaço Urbano. 1ª reimpr. – São Paulo. Editora Universidade de São Paulo, 2008.

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.

IPEA, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada. Nº 154 - Comunicados do IPEA: Gastos das famílias das regiões metropolitanas brasileiras com transporte urbano. Brasil, 2012.

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.

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.

SEMOB. Secretaria Executiva de Mobilidade Urbana. Edital da Secretaria de transporte do município de João Pessoa Edital 001/2011. Disponível [em](http://transparencia.joaopessoa.pb.gov.br) <<http://transparencia.joaopessoa.pb.gov.br>>, acessado em janeiro de 2014, 2014a

SEMOB. Secretaria Executiva de Mobilidade Urbana. Dados relativos a quantidade de passageiros transportados no mês de março de 2013, João Pessoa-PB, 2014b

SEMOB. Secretaria Executiva de Mobilidade Urbana. Disponível no site da Prefeitura Municipal de João Pessoa em <www.joaopessoa.pb.gov.br>, 2014c

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.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. Transporte Urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e propostas – 3 ed. – São Paulo: Annablume, 2000.

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>