

## TRANSPORTE PÚBLICO A PREÇO ÚNICO: REFORÇANDO AS DESIGUALDADES SOCIAIS

G. A. Souza

### RESUMO

Partindo da idéia (comumente aceita) de que a adoção de um único valor de tarifa para o transporte coletivo, feita pela maioria das cidades brasileira seria uma forma de promover a justiça social, este trabalho junta uma série de elementos para, negando este raciocínio, mostrar que esta medida, ao mesmo tempo em que expressa o pouco esforço do poder público na gestão e aprimoramento do sistema de transporte coletivo urbano, converge, coincide com os interesse das elites políticas e econômicas deste país para consolidar um padrão de distribuição espacial da população que relega as pessoas de baixa renda à periferia das grandes cidades. Dados de Manaus no Amazonas são utilizados para fundamentar as idéias aqui defendidas.

### 1 INTRODUÇÃO

Denomina-se transporte o ato de deslocar pessoas e produtos de um ponto onde se encontram (origem) até outro onde se desejam ou necessitam que estejam (destino). Analisando o papel desempenhado pelos transportes Marx (1980), concluiu que estes não tem a capacidade de aumentar a quantidade dos produtos mas de alterar o seu valor. Isto porque alguns deles somente estarão disponíveis para o consumo após serem transportados desde sua origem ao destino (mercado consumidor). Já o transporte de passageiros compreende o deslocamento destes por diferentes pontos do espaço e por diferentes motivos, tais como, trabalho, compras, educação, lazer, cuidados com a saúde, etc. Os custos com transportes podem variar em função dos meios utilizados, da quantidade e da distância a serem transportados.

O presente trabalho está voltado para compreender aspectos relativos ao transporte de passageiros urbanos, mas faz-se necessário estabelecer inicialmente um paralelo com o sistema de transporte intermunicipal e interestadual, para destacar que, ao contrário do transporte urbano com tarifa única, naquele paga-se pela passagem o valor correspondente à extensão da viagem. Isto porque quanto mais longas são as viagens, maiores são os custos do transporte e conseqüentemente o valor cobrado. Já o transporte coletivo urbano (apesar de ter linhas de diferentes extensões), na maioria das cidades brasileiras adota-se o sistema de tarifa única, independentemente das distâncias efetivamente vencidas pelos usuários.

A motivação para a elaboração deste trabalho partiu da premissa comumente aceita de que a adoção de um valor único para a tarifa do transporte coletivo urbano, teria por finalidade

promover justiça social. Isto porque, tradicionalmente a periferia tem sido ocupada pela população de baixa renda e tarifas diferenciadas de acordo com a distância das viagens, elevariam as despesas com transportes de uma população já socialmente penalizada. Adotar tarifa única seria, desse modo, uma forma de aliviar um pouco os custos de transporte dessa população. Esta medida, portanto, beneficiaria a população mais pobre de nossa sociedade e promoveria a justiça social.

Partindo das premissas de Abramo (2001) para quem “quando o comprador adquire a terra ele adquire dois bens (terra e localização) em uma única transação” e de Villaça (1998) que entende que “a terra urbana só interessa enquanto terra-localização... a acessibilidade é o valor de uso mais importante da terra urbana” busca-se desconstruir este discurso, apontando que esta prática é uma forma artilosa de levar a população pobre para a periferia da cidade e ao livrar-se dela, a sociedade burguesa evita que os recursos destinados às classes média e alta sejam divididos com esta população. Esta medida permite também que glebas de terra de excelente padrão e localização não sejam utilizadas para assentar essa população, permanecendo à disposição do capital imobiliário para empreendimentos de médio e alto padrões.

É forçoso reconhecer que o ato de estabelecer residências em locais periféricos exerce forte impacto sobre a qualidade de vida dessa população, conforme apontado por Oliveira (2006), para quem “o espaço socialmente produzido condiciona as realções entre os homens e, dependendo do lugar onde o indivíduo reside, trabalhe ou circule, esse homem pode ser mais ou menos cidadão e pode estar mais ou menos submetido a condições de violência”. Assim, morar na periferia não representa apenas um tempo a mais nas viagens diárias mas a redução das oportunidades de realizações profissionais e pessoais. Esta leitura não parece muito clara para esta população e poucos são os trabalhos acadêmicos sobre este enfoque.

## **2 INDUSTRIALIZAÇÃO, URBANIZAÇÃO E CLASSES SOCIAIS NO BRASIL.**

Salgueiro (2009) destaca que “o raio de 5 km, a distância percorrida em uma hora de caminhada, foi durante muito tempo um marco importante no limite das urbes. As pequenas distâncias venciam-se a pé e relativamente depressa, enquanto as grandes distâncias, as que separavam cidades levavam muito tempo para percorrer”. No Brasil, até metade do século passado poucos centros urbanos extrapolavam este limite e a dependência da população por transporte urbano era pequena.

A crise de 1929 impôs profundas transformações na economia brasileira que convergiram para o intenso processo de desenvolvimento industrial e urbanização da sociedade, principalmente a partir da década de 1950. A indústria automobilística esteve e continua exercendo forte influência sobre o processo de urbanização e sobre a economia do país. Interessa ao escopo deste trabalho discutir esta influência no que se refere à expansão das cidades à partir daquela época e os modos de transportes predominantes para a realização das viagens da população sobre este espaço urbano.

Pode-se dizer que a indústria automobilística foi causa e conseqüência da cidade que se estruturaria no país a partir de sua implantação. Em pouco mais de meio século, o Brasil deixou de ser eminentemente agrícola para se tornar uma das principais economias do mundo, com mais de 80% da população vivendo em áreas urbanas. Terrenos desabitados da periferia tornaram-se o grande receptáculo dos emigrantes da zona rural – uma

população sem mão-de-obra qualificada para a nova realidade que iria enfrentar. O acelerado processo de industrialização e urbanização deixou como herança para este início de século, cidades com um tecido urbano marcadamente desigual: bolsões de pobreza em distantes periferias e bairros de classe média e alta em áreas de melhor centralidade. As desigualdades sociais, materializadas em desigualdades espaciais, comprometem e limitam as oportunidades de realização das classes de menor poder aquisitivo.

Se até recentemente as distâncias eram pequenas e vencidas a pé, a nova realidade exige meios de transporte motorizados. Extensas ruas e avenidas, pontes, viadutos, rodovias, conjuntos habitacionais distantes da área central fazia crescer o mercado consumidor dos produtos da indústria automobilística, ao mesmo tempo em que ampliava o mercado de trabalho para uma população com altos índices de crescimento. Percebe-se um sincronismo entre a expansão das cidades, da indústria automobilística e do mercado de trabalho. O que parece pouco compreendido pela população de baixa renda é que o “onde morar” na cidade faz toda diferença, e ela sujeita-se a fixar residências em locais muito distantes das áreas centrais. Como consequência disso, tem-se uma dependência absurda dos meios de transporte público, precioso tempo dedicado às viagens urbanas e a redução das oportunidades de realizações profissionais e pessoais dessa população. Aqui concorda-se com Morris *et al* (1978 *apud* Goto, 2000), para quem o tempo ou a distância de deslocamentos limita o número de oportunidade às pessoas.

Se a massa de trabalhadores esteve desatenta à forma como a cidade ia sendo construída, o mesmo não se pode dizer do capital imobiliário. Pelo contrário. Muito desta configuração converge com os interesses desse capital e foi por ele orquestrada. Para Villaça (1989, *apud* Goto, 2000), “os terrenos de melhor localização e equipamentos urbanos ficam para quem pagar mais por eles, enquanto que os mais distantes e com menos benefícios são apropriados pela população de mais baixa renda – a isto dá-se o nome de segregação urbana”. A localização dos imóveis dentro do espaço urbano e a estrutura viária influenciam fortemente na acessibilidade de sua população.

O conceito de acessibilidade procura expressar a relação existente entre o uso do solo urbano e os diferentes modos de transporte a que a população tem acesso para vencer as distâncias entre os locais de origem e de destino. Não é por acaso que sempre que pode, o capital imobiliário interfere no traçado dos grandes eixos viários de modo a aumentar a acessibilidade de áreas destinadas a novos empreendimentos. Para Maricato (2003), “a orientação de investimentos dos governos municipais revela um histórico comprometimento com a captação da renda imobiliária gerada pelas obras (em geral, viárias), beneficiando grupos vinculados ao prefeito de plantão”. Agindo desse modo asseguram melhor padrão de acessibilidade aos seus imóveis e conseqüentemente maior rentabilidade aos seus empreendimentos.

Pode-se dizer que não houve grandes movimentos de contestação comandado por movimentos sociais contra a exclusão espacial impostas às populações mais carentes. Parece ter faltado compreensão por parte das lideranças comunitárias quanto à influência que a localização da moradia (dentro do espaço urbano) exerce sobre as pessoas. Por conta disso, as reivindicações convergiram apenas para a consecussão de um espaço para morar, não importando muito a sua localização. Desse modo, glebas de terras foram sendo deixadas para trás entre o centro e a periferia das cidades, sem muitos questionamentos. Aqui e ali algumas destas áreas eram invadidas, mas a maioria (se interessava ao capital imobiliário) era devolvida aos seus proprietários por meio de ações na justiça. Em muitos

casos a população pobre foi utilizada estrategicamente para promover a valorização de áreas de interesse do capital imobiliário. De acordo com Rodrigues (2009) “em parcelamentos irregulares é comum a venda de parte de lotes a preços “acessíveis” para os que têm poucos recursos. Após a instalação dos primeiros moradores, esses se organizam para solicitar ao poder público municipal, infra-estrutura e equipamentos coletivos. Após a implantação dos equipamentos, da infra-estrutura e dos meios de transporte, os lotes, terrenos que ficaram “vazios” são vendidos a preço mais elevado, uma das formas da especulação imobiliária”.

Assim, as cidades resultantes das transformações econômicas e sociais processadas em nossa sociedade desde a metade do século passado são marcadas por injustiças sociais, onde os interesses de setores da economia, aliados aos das elites governantes, têm determinado os investimentos em benefícios destes, ao mesmo tempo em que relegam à periferia carante (da presença e de ações do estado), a população mais pobre de nossa sociedade. Morar na periferia das cidades brasileiras é aceitar ser menos.

### **3 AS PRINCIPAIS CARACTERÍSTICAS DO TRANSPORTE COLETIVO NO BRASIL**

Segundo Gomide (1998) a partir da década de 1930 as cidades passaram a crescer de modo mais acelerado e os sistemas de bondes (onde existiam) já não conseguiam mais dar conta da demanda por transporte urbano. A partir de iniciativas individuais, tem-se a inserção de veículos rodoviários para prestar o serviço de transporte coletivo, utilizando ônibus, caminhonetes e até jipes. Foi somente a partir da década de 1970 que algumas cidades sentiram a necessidade de organizar o sistema de transporte coletivo, com predomínio do ônibus.

No Brasil, apenas as cidades muito pequenas não possuem sistema de transporte coletivo. Basta ter um sítio urbano já um pouco expandido para se implantar este serviço. Segundo Gomide (2003), mais de 90% do transporte coletivo no Brasil é prestado por ônibus, tendo nas classes mais baixa da população sua principal clientela. A remuneração deste sistema vem exclusivamente da tarifa paga pelos usuários, já que não há subsídios diretos para o setor. Há casos em que o município concedeu algum tipo de isenção às empresas que operam o sistema, tais como o imposto sobre o diesel. Já o sistema de metrô (onde existe) é implantado e mantido pelo poder público que banca parte dos seus custos operacionais. Como são instalados em áreas de alta demanda, tem sido utilizado inclusive por parcelas da sociedade com maior poder aquisitivo que os usuários do transporte coletivo por ônibus.

A idéia de que o transporte público é um direito do cidadão e dever do estado é útil apenas enquanto discurso ideológico, já que o estado não participa diretamente da prestação do serviço. Esta é uma realidade bem diferente de outros serviços públicos tais como saúde, segurança pública, educação, etc. para os quais anualmente são destinados bilhões de reais pelos três níveis de governo (federal, estadual e municipal).

O serviço de transporte coletivo no Brasil tem sido prestados por empresas privadas sob a forma de concessão. Na década de 1980, principalmente com a nova constituição federal que tornou o transporte coletivo uma responsabilidade do município, a presença do estado na regulação do serviço passou a ser ainda mais efetiva. Com a reestruturação da economia a partir dos anos noventa, os serviços que antes eram prestados pelo estado passaram para a

iniciativa privada. As poucas empresas públicas de transporte coletivo também foram privatizadas. Somente os metrô permanecem na mão do estado (VERRONI, 2006).

Por se tratar de um serviço público, as concessões são através de edital de licitação pública. A outorga de exploração tem sido feita: a) às empresas que oferecem a menor tarifa; b) àquelas que oferecem o maior valor pago ao poder concedente por um conjunto de linhas e; c) as duas condições juntas. Nos casos de outorga onerosa, a concessão de uma linha pelo prazo de dez anos não tem sido feita por menos de cento e sessenta mil reais (GOMIDE, 1998).

Quem participa das licitações são empresas privadas cujo principal objetivo é a aferição de lucro ao explorar o serviço. A fonte de remuneração pela prestação do serviço (e o lucro) advém exclusivamente da tarifa paga pelos usuários, visto que não há aporte de recursos externos ao sistema. Assim, não somente o lucro mas também o montante pago pela outorga, são extraídos diretamente de seus usuários – as classes de menor poder aquisitivo de nossa sociedade. Ao mesmo tempo a mesma sociedade convive com os subsídios ao sistema de metrô, que atende também a classe média.

### **3 OS PROBLEMAS DECORRENTES DA TARIFA ÚNICA**

Para Rosa (2006), há uma relação muito estreita entre a renda familiar e a mobilidade, de tal modo que a população de baixa renda escolhe pagar menos pelo local de moradia para suportar o alto percentual da renda dedicada aos deslocamentos diários. Visto que o valor do solo urbano decai do centro para a periferia, esta tem sido o *locus* de residência dessa população. Advoga-se, no presente trabalho, que a população de menor poder aquisitivo não deveria ir habitar estes ambientes distantes. Há uma série de prejuízos por esta escolha, muitos deles quase imperceptíveis.

Segundo Abramo (2001), “se um indivíduo decidir morar mais longe, isto é, em uma localização mais periférica, sua poupança com um aluguel mais baixo será necessariamente compensada pelo aumento dos custos de transporte. Inversamente, se decidir ficar mais perto do centro, o aumento do aluguel será compensado pela redução dos gastos de deslocamento”. Esta afirmação toma por base os custos dos deslocamentos que são efetiva e diretamente proporcionais à extensão das viagens. Quanto mais longos os deslocamentos, maiores são os custos das viagens e morar na periferia seria inviável para as populações de baixa renda. No Brasil no entanto, esta lógica é subvertida por meio da tarifa única do transporte coletivo.

Como ao modelo de sociedade que se estabeleceu nas cidades brasileiras (a partir do processo de desenvolvimento industrial e urbanização) interessava fixar as populações pobres em áreas mais distantes, mais por coincidência que por resultado de ações orquestradas pelas elites econômicas e políticas, uma eficiente forma de realizar esta tarefa se configurou: adoção de um valor único da passagem do transporte coletivo, independentemente da demanda e da extensão das viagens.

Um dos principais desafios na prestação do serviço de transporte coletivo reside em assegurar certa qualidade (frequência de ônibus) à áreas de baixa demanda e muito distantes do centro. As linhas que cobrem estas áreas podem ser deficitárias ou seja: o valor arrecadado dos poucos passageiros transportados não é suficiente para cobrir os custos operacionais das linhas. Nestes casos, há quatro possibilidades a serem

consideradas: a) não disponibilizar o transporte coletivo, o que não é muito razoável em se tratando de um serviço essencial para a população; b) aumentar o intervalo entre as saídas dos ônibus para forçar a concentração da demanda e redução dos custos; c) adotar tarifas diferenciadas em função da demanda e da distância, cobrando dos passageiros destas linhas valores mais altos que dos demais e; d) manter a mesma tarifa e estabelecer mecanismos de compensação, de tal modo que outras linhas com maior número de passageiros cubram os prejuízos causados pela operação das linhas deficitárias. Esta última tem sido a mais utilizada no Brasil.

Como há linhas que são superavitárias, estabelece-se a compensação e deste modo é possível assegurar o serviço sobre todo o espaço urbano, mantendo-se a frequência de ônibus em intervalos compatíveis com as necessidades da população, pagando o mesmo valor. A prática da tarifa única é uma espécie de subsídios cruzados, onde as viagens mais centrais (mais curtas) contribuem para pagar os custos da viagens mais longas. Segundo Abramo (2001), a maioria das cidades adota uma única tarifa para todas as linhas, independentemente de sua extensão e demanda e quando o serviço é prestado por mais de uma empresa, institui-se uma Câmara de Compensação Tarifária – CCT, através da qual parte dos lucros extraídos de linhas de grande demanda são repassados às empresas que prestam o serviço em linhas deficitárias.

É comum referir-se à tarifa única como sendo uma “tarifa social”, ou seja: o fato de não cobrar mais dos passageiros das linhas mais longas seria uma forma de promover a justiça social, já que estes são (salvo algumas exceções) pessoas de baixo poder aquisitivo. Ao contrário deste discurso, é preciso considerar que a prática da tarifa única para a maioria das cidades brasileiras é muito mais uma questão técnica do que política. Estabelecer, cobrar e fiscalizar diferentes valores de tarifas tornaria a atividade muito mais complexa para o poder público, responsável pela gestão deste serviço. Assim, a existência da tarifa única advém muito mais de uma certa inércia e indiferença do estado para com o transporte coletivo, do que de uma ação planejada de política pública de redistribuição de renda. E não é o estado; não são as elites; não são os empreendedores imobiliários que pagam para os pobres irem fixar residências nas periferias. São os menos pobres (igualmente usuários do transporte coletivo) que residem em áreas de melhor centralidade que subsidiam parte dos custos das viagens daqueles.

Há ainda outros aspectos referentes à tarifa única que merecem ser destacados. Também não pode ser entendida como promotora de justiça social visto que os subsídios são cobrados da mesma classe social para a qual se destina, ou seja: tira-se dos pobres que realizam viagens mais curtas para transferir para os pobres que viajam para mais longe. Contribui para este tipo de prática o fato de que os usuários tem pouca compreensão sobre o funcionamento do mesmo. Quem desenvolve viagens mais curtas, por exemplo, não têm a compreensão de que o valor pago pela passagem poderia ser menor se ele não estivesse sendo obrigado a pagar parte dos custos das viagens mais longas, assim como também não entendem que estão arcando com os custos das gratuidades oferecidas pelo sistema. Há inclusive, declarações do segmento estudantil expressando a compreensão de que o “direito” de pagar somente metade do valor da passagem é uma conquista do segmento sobre os empresários do sistema. Nada mais equivocado. Quem paga a tarifa integral paga não somente por seu deslocamento mas também parte dos deslocamentos de outras pessoas.

Para Azambuja (2002) “as câmaras de compensação tarifária vêm sendo questionadas quanto à sua eficiência, pois induzem ao acréscimo de quilômetros rodados, além da ocupação

desordenada dos espaços urbanos, provocando, ainda, aumento de quilometragem em áreas desabitadas e semi-urbanas, levando a uma expansão da oferta sem melhorias efetivas na prestação dos serviços de transporte urbano”. Esta prática do transporte coletivo seria um dos aspectos que explica a expansão horizontal das cidades brasileiras nas últimas décadas, com forte impacto na densidade demográfica urbana, visto que a única desvantagem aparente entre residir em uma área mais central e outra periférica estaria no tempo dedicado às viagens urbanas.

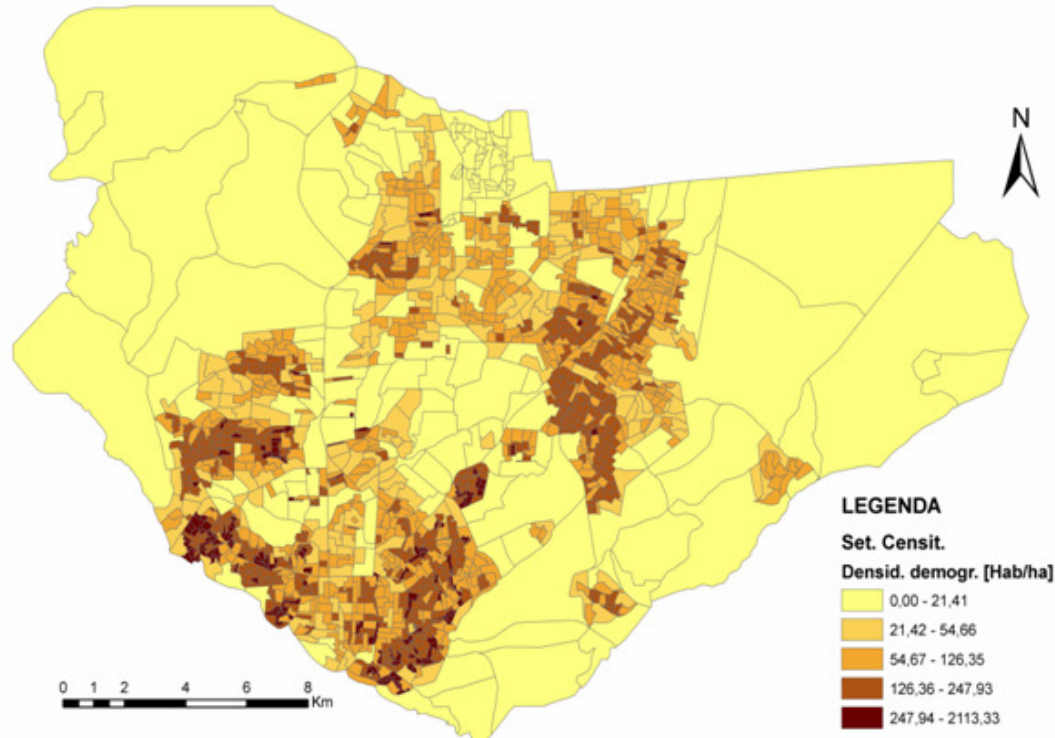
Se em nossa sociedade “tempo é dinheiro”, não é difícil reconhecer o impacto que esta opção causa na economia destas famílias. Ele é materializado na forma de mais horas dedicadas às viagens urbanas e menos tempo disponível para a formação e qualificação profissional, em um círculo vicioso que reforçam as desigualdades sociais da atual geração e de seus descendentes. Crianças que nascem e crescem na periferia terão menores chances de realização pessoal e profissional que as de áreas mais centrais.

#### **4 A CONFIGURAÇÃO DO ESPAÇO URBANO E DO TRANSPORTE URBANO DE MANAUS**

No presente trabalho toma-se a realidade de Manaus como pano de fundo para fundamentar as idéias aqui apresentadas e defendidas. A proposta inicial era trabalhar com dados de densidade e padrão de renda do censo demográfico de 2000, de cidades de diferentes partes do Brasil. Mas em função da defasagem dos dados em uma década e considerando as limitações do trabalho para realizar confrontação entre o que se observava a partir dos dados e a realidade do campo, este procedimento se mostrou bastante frágil. Diante disso o estudo restringiu-se à Manaus, onde o conhecimento empírico permite maior segurança na interpretação dos dados.

Assim como muitas cidades brasileiras, Manaus apresentou um acentuado crescimento populacional nas últimas décadas. Também seguindo o que ocorreu no restante do país, muito da expansão urbana da cidade se deu sem o devido planejamento e instalação de infra-estrutura urbana: água, eletricidade, telefonia, etc. Os bairros resultantes de processos de invasão ou ocupação representam atualmente bem mais da metade da área urbana de Manaus.

A cidade que tem sua origem nas margens do rio Negro, limitada a leste sul e oeste por água, expandiu-se horizontalmente para o norte em um ritmo bem acima do necessário para abrigar a sua população. Em consequência disso registrou-se uma queda na densidade demográfica de 112 para 37 habitantes/hectare em 1970 e 2000, respectivamente. A figura 01 mostra a densidade demográfica para o ano de 2000. Apesar desta dispersão, até recentemente a maioria das viagens urbanas tinham como destino ou origem a zona central da cidade.



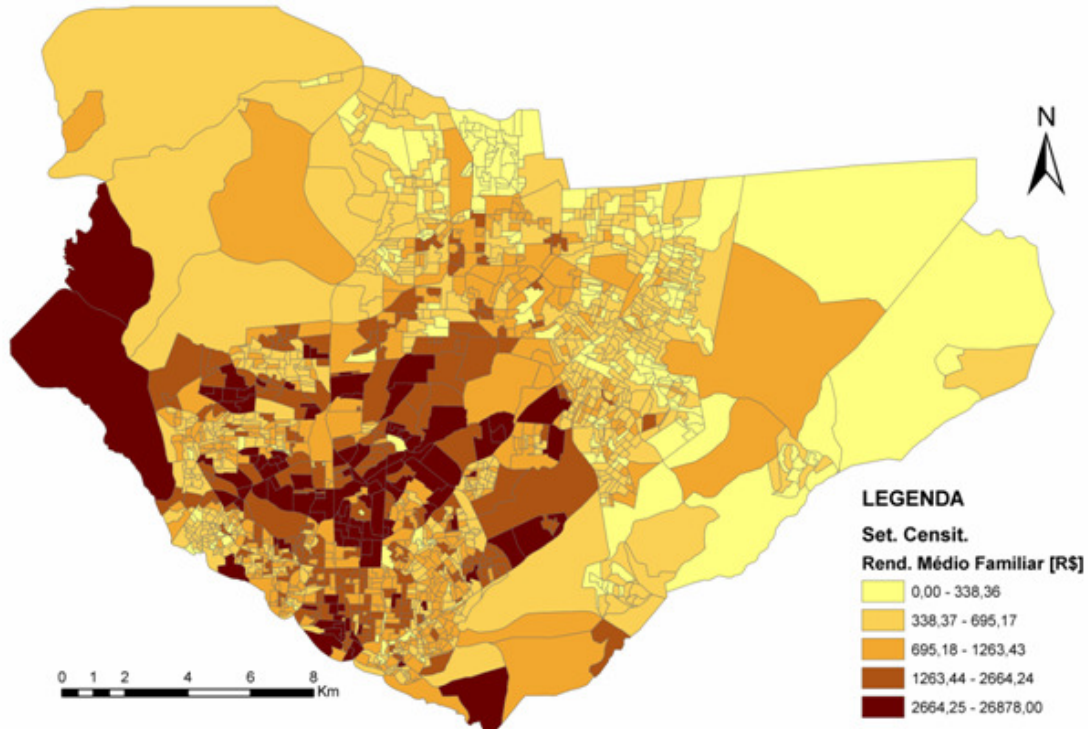
**Figura 01 – Manaus, densidade demográfica de 2000. [habitantes/hectare]  
Fonte: IBGE, 2000.**

Como pode ser observado na figura 01, as áreas de maior densidade demográfica estão próximas ao centro (mais antiga e mais consolidada) e em um conjunto de bairros a nordeste deste, conhecida como zona leste de Manaus. Estas duas áreas de maior adensamento populacional estava (em 2000) marcadamente separadas por uma faixa de baixa densidade. É de se esperar que os dados do censo demográfico atualmente em curso, mostre uma realidade bastante, visto que desde aquele ano as zonas leste e norte apresentaram crescimento acima da média da cidade. Por outro lado, novos polos geradores de tráfego (PORTUGAL, 2003) foram estabelecidos em outros locais da cidade, contribuindo para reduzir a importância da área central no que se refere às viagens urbanas.

Uma das consequência desta dispersão da população é o exagerado aumento nas distâncias a serem vencidas pela população. No caso de Manaus esta realidade é agravada pela escassez de vias arteriais com boa capacidade para receber o fluxo de veículos e ser utilizadas por linhas de ônibus. Em função disso, as linhas de ônibus são obrigadas a percorrer trechos com lentidão e congestionamentos de trânsito, com viagens que chegam a ultrapassar duas horas de duração em horários de picos.

Como a área central da cidade ocupa a borda centro sul da cidade, as áreas de melhor centralidade urbana estão concentradas em um eixo para o norte do centro. Nesta parte da cidade estão disponíveis os melhores equipamentos urbanos: sistema viário mais adequado, pontes e viadutos que asseguram melhor mobilidade da população que por aí vivem ou transitam. A figura 02 mostra a variação do rendimento familiar médio mensal com base no censo demográfico de 2000.





**Figura 02 – Manaus, rendimento familiar médio mensal, 2000. [em R\$]**  
**Fonte: IBGE, 2000.**

Como é possível concluir através da figura 02, as áreas de melhor consolidação dos equipamentos urbanos apresentam também os melhores indicadores de rendimento familiar. Por outro lado a zona leste, que se destaca na variável densidade demográfica não tem a mesma sorte em relação ao padrão de renda. As diferenças entre o padrão de distribuição da população e o de rendimento são enormes. Visto que os investimentos do estado tendem a se concentrar nos bairros de classe média e alta, é fácil concluir que há bairros em Manaus que, apesar da alta densidade demográfica, os investimentos do estado não contempla-os na mesma proporção de sua população.

O sistema de transporte coletivo utiliza ônibus urbano e é prestado por empresas privadas, sob concessão do órgão municipal de trânsito, atualmente denominado Instituto Municipal de Transporte e Trânsito – IMTT. Esta instituição foi criada no início da década de 1980 e é responsável pelo gerenciamento e fiscalização do transporte coletivo e pelo trânsito de Manaus. O transporte coletivo conta atualmente com cinco terminais destinados à integração física e tarifária. Não obstante a existência destes terminais, um percentual muito grande das linhas de ônibus são do tipo radial, ligando os bairros ao centro da cidade.

Com base na pesquisa sobre Origem e Destino (O/D) de Manaus, realizada no final de 2005 foi possível reconhecer a distribuição das viagens urbanas por modos de transporte (MANAUS, 2006). Os modos mais utilizados pela população são: transporte coletivo (46,79%), a pé (27,19%) e automóvel (12,04%). E, apesar da modesta participação do automóvel no transporte de passageiros urbanos, contagens volumétrica de tráfego realizadas em vários pontos da cidade mostraram que os automóveis chegam a ocupar mais

de 90% do espaço viário em horários de pico. Não obstante essa baixa eficiência, obras viárias continuam sendo erguidas e outras anunciadas.

Em função da limitada capacidade do sistema viário e do aumento da frota de veículos, os congestionamentos de trânsito estão cada vez mais freqüentes na vida dos motoristas de Manaus. Contudo, os desafios relativos à fluidez do trânsito não são restritos aos usuários do transporte individual. Pelo contrário. Em função de serem obrigados a seguir itinerários previamente fixados, mesmo sabendo que certos trechos estão congestionados, os motoristas de ônibus não podem buscar vias alternativas para escapar dos congestionamentos. Este fato torna as viagens por ônibus mais demoradas e o serviço menos eficiente. O mesmo não acontece com os usuários de automóveis. Eles têm a liberdade de escolher as vias pelas quais trafegar. Assim, em situações de lentidão e congestionamento de trânsito é comum os motoristas de veículos particulares e táxi buscar rotas alternativas, o que deve fazer grande diferença no tempo total dedicado às viagens urbanas, em função do modal utilizado.

## **5 CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Como visto ao longo do trabalho, a questão do transporte coletivo no Brasil é marcado por contradições e imperfeições, como por exemplo o fato do poder público extrair recursos as empresas prestadoras do transporte coletivo quando de sua concessão, mesmo sabendo que estes retornarão aos cofres das empresas quando da exploração do serviço, extraído que são da tarifa. Assim, apesar de ser um serviço destinado às classes mais carentes de nossa sociedade, o estado não só não subsidia parte dos seus custos como se acha no direito de extrair valores de sua exploração.

Ao contrário de considerações que tentam convencer da necessidade de uma única tarifa para o transporte público como forma de proteger os mais pobres de nossa sociedade, concluiu-se que esta prática, tão comum em cidades brasileiras, expressa muito mais o descaso e a incompetência do estado em prover um serviço público de qualidade aos seus cidadãos. Concluiu-se também que esta medida acaba reforçando as desigualdades sociais ao invés de combatê-la, na medida em que (pela pouca presença do estado na periferia das cidades), as condições de reprodução dessa população se tornam muito mais difíceis. E, partindo do princípio que o salário a ser pago a um trabalhador deve corresponder ao mínimo necessário para a sua reprodução, o resultado da redução nos custos de reprodução da sua mão-de-obra (representada por morar em áreas de solo urbano menos elevado), acaba beneficiando diretamente os empregadores que, em função disso, pode pagar salários mais baixo e mesmo assim ter os seus operários diariamente à frente de seus postos de trabalho.

Outra conclusão do trabalho foi a de que o grande beneficiário desse tipo de iniciativa é o capital imobiliário que consegue preservar áreas de especulação e beneficiar-se dos investimentos públicos destinados a levar os serviços públicos à distante periferia pobre.

Qual a razão de ser de um serviço tão essencial à vida nos centros urbanos receber tão pouca importância por parte do poder público? Por que não cobrar do usuário do usuário do transporte coletivo um valor relativo ao percurso efetivamente utilizado? Um sistema baseado em de cartão de crédito que fosse utilizado ao entrar e sair do veículo informaria o percurso realizado, estabelecendo o valor a ser cobrado. Idêntico ao que já funciona para o serviço de táxi a décadas. Isto poderia ser feito através de aparelhos idênticos ao taxímetro

ou utilizando sinais de GPS como referência para calcular a distância percorrida. Como o sistema precisa receber usuários eventuais e que não possuiria cartão, a estes seria cobrado um valor cheio, independente da extensão da viagem. Qual a dificuldade para se implantar um sistema de tarifas deste tipo? Do ponto de vista técnico, nenhum. É uma questão apenas de vontade política, de querer fazer. Mas aí pode faltar muita coisa, principalmente sensibilidade por parte das autoridades constituídas que, na sua grande maioria não é usuária desse sistema. Mas esta é uma outra questão.

Como destacado anteriormente, a prática da tarifa única é um estímulo ao alargamento das bordas da cidade, já que os impactos do aumento da extensão das viagens são pouco percebidos pela maioria da população. No entanto, este crescimento torna as cidades cada vez mais perdulárias de recursos (materiais e energéticos), caminhando na contramão do que poderia levar as cidades à sustentabilidade ambiental.

Associada à indústria automobilística fabricante de automóveis para a classe média e alta, destrói desnecessariamente ambientes naturais que ficam à espera de valorização imobiliária, aumenta as distâncias, inviabilizando as viagens a pé, aumenta a dependência dos modos rodoviários de transporte e por consequência os acidentes de trânsito, o sedentarismo e os problemas de saúde da população, etc. (FRUMKIN *et al*, 2004). Para as populações pobres da periferia aumenta o tempo das viagens urbanas e reduz o tempo dedicado à formação e qualificação profissional, reforçando as desigualdades sociais destas e das gerações futuras.

## 6 REFERÊNCIAS

ABRAMO, P. **Mercado e ordem urbana – do caos à teoria da localização residencial**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001.

AZAMBUJA, A. M. V. **Análise de eficiência na gestão do transporte urbano por ônibus em municípios brasileiros**. Florianópolis: UFSC, 2002. (Tese de Doutorado)

FRUMKIN, H, FRANK, L, JACKSON, R. **Urban sprawl and public health – designing, planning, and building for healthy communities**. Washington: Island press, 2004.

GOMIDE, A. A. **Regulação econômica nos serviços públicos de transporte urbano por ônibus no Brasil**. Porto Alegre: UFRGS, 1998.

\_\_\_\_\_, **Transporte urbano e inclusão social: elementos para políticas públicas**. Brasília: IPEA, 2003. (Texto para discussão)

GOTO, M. **Uma análise de acessibilidade sob a ótica da equidade - o caso da região metropolitana de Belém**. São Carlos: USP, 2000. (dissertação de Mestrado)

MANAUS, P. M. **Pesquisa Origem/Destino**. Dados da pesquisa.

MARICATO, E. MetrÓpole, legislação e desigualdade. **Estudos avançados**. 17 (48), 2003.

MARX, K. **O capital – crítica da economia política**. 3ª ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1980. v. 3.



OLIVEIRA, M. P. Cidades ingovernáveis: a questão urbana e metropolitana. IN: SILVA, J. B, LIMA, L. C. E ELIAS, D. (org). **Panorama da Geografia Brasileira I**. São Paulo: Annablume, 2006.

PORTUGAL, L. S. e GOLDNER, L. G. **Estudo de pólos geradores de tráfego e de seus impactos nos sistemas viários e de transportes**. São Paulo: Edgard Blucher, 2003.

ROSA, S. **Transporte e exclusão social: a mobilidade da população de baixa renda da região metropolitana de São Paulo e trem metropolitano**. São Paulo: USP, 2006. (Dissertação de Mestrado).

RODRIGUES, A. M. Conceitos de definições de cidades. IN. OLIVEIRA, J. A. **Cidades brasileiras; territorialidades, sustentabilidade e demandas sociais**. Manaus: EDUA, 2009.

SALGUEIRO, T. B, Mobilidade, novas demandas sociais e sustentabilidade urbana. IN: OLIVEIRA, J. A. **Cidades brasileiras; territorialidades, sustentabilidade e demandas sociais**. Manaus: EDUA, 2009.

VERRONI, J. H. Z. **Tarifa do transporte público urbano por ônibus: uma contribuição para determinação de seu valor**. Campinas: Unicamp, 2006. (Dissertação de Mestrado)