

MINISTÉRIO DA EDUCAÇÃO  
FUNDAÇÃO UNIVERSIDADE FEDERAL DE MATO GROSSO  
INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS E SOCIAIS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM POLÍTICA SOCIAL/MESTRADO

KADER CARVALHO ASSAD

**REIVINDICAÇÕES, MANIFESTAÇÕES E MOVIMENTOS SOCIAIS POR  
TRANSPORTE COLETIVO EM CUIABÁ NO PERÍODO DE 1985 A 2014**

Cuiabá  
2015

KADER CARVALHO ASSAD

**REIVINDICAÇÕES, MANIFESTAÇÕES E MOVIMENTOS SOCIAIS POR  
TRANSPORTE COLETIVO EM CUIABÁ NO PERÍODO DE 1985 A 2014**

Dissertação apresentada ao Mestrado em  
Política Social como requisito para  
obtenção do Título de Mestre em Política  
Social, Área de concentração: **“Política  
Social, Estado, Sociedade e Direitos  
Sociais”**.

Orientadora: Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Imar Domingos Queiróz

Cuiabá

2015

KADER CARVALHO ASSAD

**REIVINDICAÇÕES, MANIFESTAÇÕES E MOVIMENTOS SOCIAIS POR  
TRANSPORTE COLETIVO EM CUIABÁ NO PERÍODO DE 1985 A 2014**

Dissertação apresentada ao Mestrado em Política Social como requisito para obtenção do Título de Mestre em Política Social, Área de concentração: **“Política Social, Estado, Sociedade e Direitos Sociais”**.

(Aprovado ou Reprovado) \_\_\_\_\_ em \_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_

Observações: \_\_\_\_\_

BANCA EXAMINADORA

---

Doutora Imar Domingos Queiróz  
Orientadora – Universidade Federal de Mato Grosso

---

Doutora Leana Oliveira Freitas  
Universidade Federal de Mato Grosso

---

Doutora Edna Luzia Almeida Sampaio  
Universidade do Estado de Mato Grosso

## **AGRADECIMENTOS**

Na realização desta dissertação, não foram poucas as pessoas que me ajudaram. Fica aqui meus sinceros agradecimentos a: minha mãe Maria Goretti Marques de Carvalho e meu pai Cader Faisal Assad pelo apoio incondicional; Imar Domingos Queiróz pela sua dedicação e paciência em me orientar; Thaise Torsani Lemos Machado, amada companheira, por sua ajuda, compreensão e carinho; Eduardo Matos, amigo, camarada de militância e colega de sala que contribuiu neste trabalho, não só com nossas várias conversas, mas também como um grande militante do movimento pelo transporte coletivo; aos colegas de mestrado da turma 2013; professores e técnicos do programa PPGPS-UFMT; camaradas de militância; ao grupo de estudo ETOOSS; a todos os servidores do Arquivo Público de Mato Grosso, em especial à Mariana Galvão; a todos os meus amigos que me ajudaram neste percurso e a CAPES pela concessão da bolsa.

*Tá vendo aquele edifício, moço?  
Ajudei a levantar  
Foi um tempo de aflição  
Eram quatro condução  
Duas pra ir, duas pra voltar*

*Hoje depois dele pronto  
Olho pra cima e fico tonto  
Mas me vem um cidadão  
E me diz desconfiado  
"Tu tá aí admirado?  
Ou tá querendo roubar?"*

*Meu domingo tá perdido  
Vou pra casa entristecido  
Dá vontade de beber  
E pra aumentar meu tédio  
Eu nem posso olhar pro prédio  
Que eu ajudei a fazer*

*Tá vendo aquele colégio, moço?  
Eu também trabalhei lá  
Lá eu quase me arrebento  
Fiz a massa, pus cimento  
Ajudei a rebocar*

*Minha filha inocente  
Vem pra mim toda contente  
"Pai, vou me matricular"  
Mas me diz um cidadão  
"Criança de pé no chão  
Aqui não pode estudar"*

*Essa dor doeu mais forte  
Por que é que eu deixei o norte?  
Eu me pus a me dizer  
Lá a seca castigava  
Mas o pouco que eu plantava  
Tinha direito a comer [...]*

*Cidadão – Lúcio Barbosa*

## RESUMO

Ancorada na perspectiva da totalidade, segundo a qual os movimentos sociais são processos históricos, que resultam das contradições intrínsecas ao modo de produção capitalista, a presente dissertação analisa as lutas sociais por transporte coletivo em Cuiabá no período de 1985 a 2014, buscando conhecer as determinações nas quais se apresentam e se articulam os diferentes sujeitos envolvidos, bem como os seus processos de mobilização, reivindicação, estratégias de luta e, ainda, as relações e mediações que se estabelecem nesse processo. A metodologia utilizada é de natureza qualitativa, recorrendo às pesquisas bibliográfica e documental, por meio de consultas a jornais de circulação diária em Cuiabá. As categorias de análise adotadas são: questão urbana e movimentos sociais urbanos. A sistematização dos dados revela que o preço da tarifa, a falta de manutenção da frota, a superlotação e o desrespeito aos horários são as principais denúncias e reivindicações relacionadas ao transporte. Entre os sujeitos coletivos envolvidos na luta estão as associações de moradores, o movimento estudantil, as organizações de defesa de direitos e o Comitê de Luta pelo Transporte Público (CLTP), que a partir de 2005 articula esses movimentos e organizações, dando mais força e visibilidade às lutas. Foi possível identificar dois períodos na trajetória do movimento. No primeiro, de 1985 a 2002, observa-se, em geral, manifestações isoladas de cada uma dessas organizações. No segundo, de 2003 a 2014, verifica-se a unificação das lutas através do CLTP, com mudanças qualitativas não apenas nas suas formas de organização e expressão, mas também nas reivindicações apresentadas.

**Palavras chave:** Questão urbana, Transporte coletivo, Movimentos sociais urbanos.

## ABSTRACT

Anchored in the perspective of totality, according to which social movements are historical processes, which stem from the inherent contradictions of the capitalist mode of production, this thesis analyzes the social struggles for public transport in Cuiabá in the period 1985-2014, seeking to know the determinations where they are and articulate the different subjects involved, as well as their mobilization processes, claim, control strategies and also the relations and mediations that are established in this process. The methodology used is qualitative, using the bibliographic and documentary research, through consultation with the daily newspapers in Cuiabá. The adopted analysis categories are: urban issues and urban social movements. The systematization of the data reveals that the price of the fare, the lack of fleet maintenance, overcrowding and the disrespect of times are the main complaints and claims related to transportation. Among collective subjects involved in the fight are the residents' associations, the student movement, the advocacy organizations and the Fight Committee for Public Transportation (CLTP), which from 2005 articulates these movements and organizations, giving more strength and visibility to the struggles. It was possible to identify two periods in the movement's history. In the first, 1985-2002, we observe generally isolated manifestations of each of these organizations. The second, from 2003 to 2014 there is the unification of the struggles through CLTP with qualitative changes not only in their forms of organization and expression, but also in the claims presented.

**Keywords:** Urban Issue, Public transportation, urban social movements.

## LISTA DE FIGURAS

Figura 01 - População residente em Cuiabá e Várzea Grande.....	67
Figura 02 - Frota total de ônibus convencional.....	71
Figura 03 - Período de mandato dos prefeitos de Cuiabá de 1985 a 2014 .....	72
Figura 04 - Frota de táxis-lotação em Cuiabá no período de 1990 a 2010 .....	74
Figura 05 - A tarifa em cada ano .....	79
Figura 06 - Idade média da frota de ônibus convencional .....	84
Figura 07 - Charge sobre superlotação.....	88
Figura 08 - Moradores do Parque Atalaia incendeiam ônibus da São Luiz.....	96



## LISTA DE SIGLAS

- ACES** - Associação Cuiabana dos Estudantes Secundaristas
- AMB** - Associações de Moradores de Bairro
- AMDE** - Associação Matogrossense de Deficientes
- AME** - Associação Matogrossense dos Estudantes
- ANLUT** - Associação Nacional de Luta pelo Transporte
- ANTP** - Associação Nacional de Transporte Público
- Assut/MT** - Associação dos Usuários de Transporte Coletivo
- BNDES** - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
- CDL** - Câmara dos Dirigentes Logísticos
- CEB's** - Conselhos Eclesiais de Base
- CIDE** - Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico
- CLTP** - Comitê de Luta Pelo Transporte Público
- CMT** - Conselho Municipal de Transporte
- CPI** - Comissão Parlamentar de Inquérito
- DCE** - Diretório Central dos Estudantes
- DETRAN/MT** - Departamento Estadual de Trânsito de Mato Grosso
- DPVAT** - Seguro de Danos Pessoais causados por Veículos Automotores de vias Terrestres
- EMTU** - Empresa Municipal de Transporte Urbano
- EUA** - Estados Unidos da América
- FEMAB** - Federação das Associações de Bairro
- FHC** - Fernando Henrique Cardoso
- Funset** - Fundo Nacional de Segurança e Educação para o Trânsito
- HIV** - Vírus da Imunodeficiência Humana
- IBGE** - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
- IDC** - Instituto de Defesa do Consumidor
- IPI** - Imposto sobre Produtos Industrializados

**IPK** - Índice de Passageiros por quilometro rodado

**IPTU** - Imposto Predial e Territorial Urbano

**IPVA** - Imposto sobre a Propriedade de Veículos Automotores

**ISS** - Imposto Sobre Serviço

**MPE** - Ministério Público Estadual

**MPL** - Movimento Passe Livre

**MTST** - Movimento dos Trabalhadores Sem-Teto

**MTU** - Associação Mato-grossense dos Transportadores Urbanos

**NGTC** - Núcleo de Gerenciamento do Transporte Coletivo

**NMS** - Novos Movimento Sociais

**OAB** - Ordem dos Advogados de Mato Grosso

**ONG's** - Organizações Não Governamentais

**PDT** - Partido Democrático Trabalhista

**PFL** - Partido da Frente Liberal

**PIB** - Produto Interno Bruto

**PM** - Policia Militar

**PMDB** - Partido do Movimento Democrático Brasileiro

**PMN** - Partido da Mobilização Nacional

**PNE's** - Portadores de Necessidades Especiais

**PP** - Partido Progressista

**PPP** - Parcerias Público Privado

**PPS** - Partido Popular Socialista

**PSB** - Partido Socialista Brasileiro

**PSDB** - Partido da Social Democracia Brasileira

**PT** - Partido dos Trabalhadores

**Sincon** - Sindicato dos Contabilistas

**SINDJOR** - Sindicato dos Jornalistas

**SINTEP** - Sindicato dos Trabalhadores do Ensino Publico

**SINTEP** - Sindicato dos Trabalhadores do Ensino Público de Mato Grosso

**SMTU** - Secretaria Municipal de Transito e Transporte

**STETT** - Sindicato dos Trabalhadores do Transporte Terrestre

**STU** - Superintendência de Transporte Urbano

**SUS** - Sistema Único de Saúde

**TMP** - Teoria da Mobilização Política

**TMR** - Teoria da Mobilização de Recursos

**UCAM** - União Coxipoense de Associação de Moradores

**UCAMB** - União Cuiabana de Associações de Moradores de Bairro

**UEE/MT** - União Estadual dos Estudantes de Mato Grosso

**UFMT** - Universidade Federal de Mato Grosso

**UNE** - União Nacional dos Estudantes

**VLT** - Veículo Leve sobre Trilhos

## SUMÁRIO

<b>INTRODUÇÃO</b> .....	<b>13</b>
<b>1 QUESTÃO URBANA E MOVIMENTOS SOCIAIS URBANOS: REFLEXÕES NECESSÁRIAS</b> .....	<b>19</b>
1.1 QUESTÃO URBANA E URBANIZAÇÃO.....	20
1.2 MOVIMENTOS SOCIAIS URBANOS.....	34
<b>2 O TRANSPORTE E OS MOVIMENTOS SOCIAIS PELO TRANSPORTE COLETIVO NO BRASIL</b> .....	<b>45</b>
2.1 AS POLÍTICAS DE TRANSPORTE NO BRASIL .....	48
2.2 OS MOVIMENTOS SOCIAIS POR TRANSPORTE COLETIVO NO BRASIL .....	56
<b>3 URBANIZAÇÃO E TRANSPORTE COLETIVO EM CUIABÁ</b> .....	<b>66</b>
3.1 A FORMAÇÃO URBANA E DEMOGRÁFICA DE CUIABÁ .....	66
3.2 O TRANSPORTE E SEU PROCESSO POLÍTICO EM CUIABÁ DE 1985 A 2014 .....	69
3.3 AS PRINCIPAIS DENÚNCIAS E REIVINDICAÇÕES RELACIONADAS AO TRANSPORTE COLETIVO ENTRE 1985 A 2014 .....	78
<b>4 MOBILIZAÇÕES E MOVIMENTOS SOCIAIS POR TRANSPORTE COLETIVO EM CUIABÁ NO PERÍODO DE 1985 A 2014</b> .....	<b>94</b>
4.1 NO PERÍODO DE 1985 A 2002 .....	94
4.1.1 As mobilizações nos bairros .....	94
4.1.2 As mobilizações do Movimento Estudantil.....	99
4.1.3 Outras mobilizações .....	102
4.2 NO PERÍODO 2003 A 2014 .....	104
<b>CONSIDERAÇÕES FINAIS</b> .....	<b>126</b>
<b>REFERÊNCIAS</b> .....	<b>133</b>
<b>ANEXO</b> .....	<b>138</b>

## INTRODUÇÃO

O esforço empreendido para elaboração desta dissertação vem do nosso interesse e da necessidade de entender as manifestações coletivas recentes vividas no Brasil e em Cuiabá na luta por transporte coletivo. A luta por transporte não é nova, porém adquire novas configurações e visibilidade neste início de século com o Movimento pelo Passe Livre.

As manifestações recentes pelo transporte coletivo no Brasil e em Cuiabá, revelam a necessidade de estudos sobre esses movimentos sociais em nível local, que permitam compreender sua dinâmica, constituição, estrutura, manifestações, comportamento e capacidade de realizar transformações.

O processo que nos levou a trabalhar o tema dos movimentos sociais antecede à nossa inserção no Programa de Pós-graduação em Política Social (PPGPS). Remonta à nossa experiência como militante no movimento estudantil secundarista e posteriormente no movimento universitário. Todavia, a delimitação do objeto foi se modificando no decorrer do Mestrado.

Inicialmente, tínhamos a intenção de estudar a participação política dos estudantes secundaristas para entender onde esses jovens estão organizados e quais as instituições responsáveis pela sua formação política (partidos políticos, igrejas, escolas, movimentos populares, etc). Após uma pesquisa introdutória sobre o assunto, além da observação que já tínhamos da nossa própria militância no Movimento Estudantil, observamos que pelo menos nos últimos anos a principal pauta de luta desses estudantes para além dos muros da faculdade e de seus colégios, tem sido a luta pelo transporte coletivo. Assim, aproveitando o momento histórico que vivíamos no ano de 2013, com intensas manifestações pelo transporte coletivo, optamos por estudar esse movimento.

Os problemas do transporte coletivo são expressões da contradição central do sistema capitalista, a contradição entre capital vs trabalho. Que há muito se manifesta nos grandes centros urbanos do país, mas que só mais recentemente as cidades mais distantes dos grandes centros industriais e urbanos passaram a enfrentar.

Em Cuiabá esse processo ocorre especialmente a partir da década de 1970, quando a cidade passa a vivenciar os problemas decorrentes dos processos de

expansão e urbanização desordenados em virtude da adoção de políticas de expansão do capital e de ocupação da fronteira. O resultado tem sido a espoliação urbana com o afastamento da população do centro da cidade e submetida a condições precárias de vida. Sem acesso a serviços públicos e equipamentos urbanos, submetida a trabalhos precários e baixos salários. A essa população não resta alternativa a não ser se mobilizar pelo acesso aos serviços e equipamentos públicos, dentre os quais o transporte coletivo.

Com a realização deste estudo buscamos contribuir para a superação do senso comum presente no imaginário social brasileiro, segundo o qual as situações de pobreza, desigualdade e violência a que é submetida grande parte da população brasileira deve-se à sua passividade política, ao fato de esperarem tudo do Estado.

Kowarick (1993, p. 27) neste sentido aponta que:

Em certos círculos da cultura dominante, impera a ideologia de que a sociedade brasileira – diferente do que se passa lá fora – é harmoniosa. Essa maneira de pensar encontra respaldo em certas interpretações da história brasileira, segundo a qual tudo o que foi feito por estes lados dos trópicos realizou-se pacificamente: o descobrimento do Brasil foi por acaso; a independência feita sem sangue, um grito foi o suficiente para o país encontrar sua autonomia nacional. Em suma, tudo o que se passou por aqui processou-se sem violência.

Romper com esse senso comum que impera ideologicamente na nossa sociedade exige uma retrospectiva das lutas pelo transporte no Brasil e em Cuiabá. Um estudo que resgate a história desses movimentos, mas não qualquer estudo. É necessária uma análise do objeto a partir da perspectiva da totalidade, que compreenda os movimentos sociais como produtos de processos históricos, que se constroem dialeticamente nas contradições intrínsecas a um modelo de sociedade dividida em classes.

Pretendendo obter respostas às nossas inquietações acerca do objeto delimitado pelo presente estudo, definimos como objetivo geral da pesquisa analisar as lutas pelo transporte coletivo em Cuiabá. Buscando conhecer as determinações nas quais se apresentam e se articulam os diferentes sujeitos envolvidos em seus processos de mobilização, reivindicações e estratégias de luta, bem como as relações e mediações que se estabelecem nesse processo.

Para atingir esse objetivo, levantamos as notícias sobre as reivindicações e manifestações por transporte coletivo veiculadas em jornais de circulação diária em Cuiabá no período de 1985 a 2014. Visando identificar: os sujeitos coletivos envolvidos na luta, sua agenda política, estratégias de atuação, suas principais reivindicações, mobilizações e os contextos econômico, político e social que as desencadearam.

As questões em torno do transporte coletivo já estão presentes em Cuiabá, pelo menos desde o final da década de 1970 quando, a partir de processos de ocupação, surgem vários novos bairros na capital e são criadas novas associações de moradores, mais combativas em relação às associações mais antigas<sup>1</sup>.

No entanto, considerando o tempo disponível para a realização da pesquisa, delimitamos o ano de 1985 para o início do levantamento de dados. Esse período também foi definido em função dos processos de mobilização gerados nas lutas pela campanha das Diretas Já e a realização de eleições diretas para prefeito das capitais em 1985, com a vitória de um candidato, que naquele momento tinha articulação com as lutas urbanas em Cuiabá.

O presente estudo tem como base a perspectiva crítico-dialética, buscando reproduzir no pensamento o movimento real do objeto, tornando-o concreto pensado. Nesse método, para compreender uma determinada realidade é necessário analisar suas contradições e seu processo histórico real, mobilizando o máximo de conhecimento para conseguir o que Marx (1968) Apud Netto (2011, p. 25) chama de “apoderar-se da matéria, em seus pormenores, analisar suas diferentes formas de desenvolvimento e de perquirir a conexão que há entre elas”.

A compreensão e análise dos movimentos sociais pelo transporte coletivo em Cuiabá, sua estrutura e dinâmica, bem como as relações que estabeleceram com as agências estatais e com os empresários do transporte, teve como pressuposto as categorias: totalidade, contradição e mediação. Fundamentais para análise dos processos históricos reais. Segundo Netto (2011 p. 58) foi a articulação dessas três categorias que levou Marx a descobrir “a perspectiva metodológica que lhe propiciou a construção de sua teoria”.

Com base em tais pressupostos, buscando chegar ao conhecimento do concreto, o conhecimento do objeto tal como ele é em si mesmo, na sua existência

---

<sup>1</sup>A este respeito consultar, Queiroz (1998).

real e efetiva, recorreremos à pesquisa bibliográfica e à pesquisa documental, através de consultas a fontes primárias. Caracterizando o presente estudo como qualitativo, traçamos a seguir o processo metodológico da pesquisa.

Nas palavras de Minayo (1999, p. 22), a metodologia é “o caminho e o instrumental próprios da abordagem da realidade” incluindo “as concepções teóricas de abordagem, o conjunto de técnicas que possibilitem a apreensão da realidade e também o potencial criativo do pesquisador”.

Para Minayo (2010, p. 21):

A pesquisa qualitativa responde a questões muito particulares. Ela se ocupa, nas Ciências Sociais, com um nível de realidade que não pode ou não deveria ser quantificado. Ou seja, ela trabalha com o universo dos significados, dos motivos, das aspirações, das crenças, dos valores e das atitudes. Esse conjunto de fenômenos humanos é entendido aqui como parte da realidade social, pois o ser humano se distingue não só por agir, mas pensar sobre o que faz e por interpretar suas ações dentro e a partir da realidade vivida e partilhar com seus semelhantes.

Conforme ressaltamos anteriormente, além da pesquisa bibliográfica acerca das categorias de análise necessárias à fundamentação do presente estudo – questão urbana e movimentos sociais - recorreremos à pesquisa documental.

A pesquisa documental foi realizada através de levantamento de fontes em três jornais de circulação diária - O Estado de Mato Grosso, A Gazeta e o jornal Folha do Estado - visando levantar: as principais reivindicações por transporte coletivo em Cuiabá, as principais organizações, as entidades envolvidas na luta e as principais estratégias de luta. A pesquisa foi realizada na Superintendência do Arquivo Público do Estado de Mato Grosso, no período de janeiro a julho de 2015.

Havíamos definido utilizar dois jornais como fonte de pesquisa para a análise dos últimos 30 anos de mobilização pelo transporte em Cuiabá. Já que nenhum dos dois jornais inicialmente selecionados cobria todo o período delimitado para levantamento de dados. Assim, no jornal Estado de Mato Grosso<sup>2</sup>, levantamos os primeiros dez anos, de 1985 a 1994, de cobertura acerca das reivindicações e mobilizações por transporte coletivo. No jornal A Gazeta<sup>3</sup> levantamos os 20 anos restantes, de 1995 a 2014. Neste jornal encontramos muitos registros de

---

<sup>2</sup>O acervo deste jornal no Arquivo Público cobre o período de 1937 a 1997.

<sup>3</sup>O acervo deste jornal no Arquivo Público cobre o período de 1994 até os dias atuais.



manifestações por transporte coletivo nos anos de 2005, 2006, 2007, 2009 e 2013. Porém poucas informações relacionadas aos anos de 2008, 2010, 2011 e 2012.

Diante disso, vimos a necessidade de recorrer a uma terceira fonte, consultando ao jornal Folha do Estado (período de 2005 a 2014). Os dados encontrados neste jornal reafirmaram a situação identificada no jornal A Gazeta, isto é, registros de períodos com intensas mobilizações seguido de períodos sem registro de manifestações.

Além desta breve introdução e das considerações finais, esta dissertação está estruturada em quatro capítulos. No primeiro capítulo abordamos as categorias questão urbana e movimentos sociais urbanos, fundamentais para a compreensão e análise do nosso objeto.

No segundo capítulo abordamos as lutas por transporte urbano, reconstituindo as trajetórias das organizações e movimentos sociais pelo transporte coletivo no Brasil. Procuramos destacar os diversos sujeitos coletivos presentes no processo, bem como suas estratégias de luta, agendas e as transformações nas suas dinâmicas internas.

O terceiro e quarto capítulos dizem respeito aos dados empíricos da pesquisa. O terceiro capítulo trata do processo de urbanização em Cuiabá com ênfase para as questões relacionadas ao transporte urbano, as respostas do poder local à questão e às denúncias e reivindicações por transporte coletivo registradas pelos jornais pesquisados.

O quarto capítulo trata das manifestações por transporte coletivo em Cuiabá no período de 1985 a 2014. De acordo com as fontes consultadas, a partir de 2003 surgem novas organizações de luta por esse transporte, revelando uma nova fase desses movimentos.

Em seguida, nas nossas considerações finais trouxemos um apanhado geral de nossa investigação, que nos permitiu identificar as principais reivindicações e mobilizações ocorridas no período, demarcando duas fases distintas na trajetória de organização e luta dos movimentos sociais pelo transporte coletivo em Cuiabá, com mudanças qualitativas, não apenas nas suas formas de organização e expressão, mas também nas reivindicações apresentadas.

Várias foram as dificuldades encontradas durante a pesquisa. Uma delas diz respeito à falta de identificação dos sujeitos das demandas por transporte coletivo em boa parte das notícias veiculadas pelas fontes consultadas. Nem todas as

notícias informam a origem das denúncias e reivindicações registradas. Se da população usuária (individualmente ou a partir de suas organizações), se do jornal (por iniciativa do próprio ou a partir de denúncias da população/movimentos sociais).

Outro aspecto interessante a ser ressaltado, diz respeito ao espaço destinado pelos jornais para divulgação da política de transporte coletivo implementada pelo poder público municipal durante o período. No decorrer da pesquisa observamos uma grande cobertura das notícias ligadas à política de transporte. O que foi importante, porque nos permitiu articular a atuação dos vários sujeitos envolvidos na questão.

Por fim, consideramos fundamental expressar o nosso entendimento de que os jornais aqui consultados, assim como qualquer outro veículo de comunicação, apesar de serem fontes importantes de investigação, não são espaços neutros. As informações neles veiculadas são parciais, não expressando a totalidade das demandas por transporte coletivo e nem dos autores das demandas. Além disso, os jornais não são os únicos espaços através dos quais a população, organizada ou não, expressa suas demandas e insatisfações.

Gostaríamos de deixar claro, a preocupação e o cuidado que tivemos de entender os elementos dessa pesquisa como processo. Logo, passíveis de mudança. Netto (2011, p. 31), afirma ter sido fundamental para os estudos de Marx e Engels, essa compreensão em que, “não se pode conceber o mundo como um conjunto de coisas acabadas, mas como um conjunto de processos”. Neste sentido, esta pesquisa não se esgota e objetiva abrir portas para novas investigações.

## **1 QUESTÃO URBANA E MOVIMENTOS SOCIAIS URBANOS: REFLEXÕES NECESSÁRIAS**

Para compreensão do nosso objeto, os movimentos sociais pelo transporte coletivo em Cuiabá, é imprescindível que recorramos a algumas categorias de análise na qual nosso objeto se relaciona e tem maior aproximação. Neste caso, as categorias de análise elencadas são os movimentos sociais urbanos e a questão urbana.

Primeiramente com a categoria questão urbana, pois é nela que acreditamos chegar ao mais próximo da totalidade de nosso objeto. Analisando suas contradições, a história de sua formação, sua função no processo de produção capitalista e os meios de consumo coletivo que estão inseridos dentro desse espaço urbano. Nesta pesquisa a questão urbana é entendida como uma categoria que nos permite analisar o nosso objeto de estudo em suas múltiplas determinações, entendendo que o urbano é uma totalidade dentro de outra totalidade ainda maior, ou seja, as contradições que formam a questão urbana são derivadas das contradições decorrentes das relações sociais de um determinado modo de produção, o modo de produção capitalista. A questão urbana será tratada ainda como uma manifestação particular da Questão Social<sup>4</sup>, que por sua vez é um produto da contradição entre capital vs trabalho.

Em seguida, trabalharemos a categoria movimentos sociais urbanos. Para a análise dessa categoria, entendemos ser necessário, antes de qualquer coisa, abordar a categoria da qual ela deriva - movimentos sociais. Pensando nisso, optamos, em primeiro lugar, por abordar como os movimentos sociais têm sido teorizados e seus paradigmas de análise. Em seguida, apresentamos alguns conceitos produzidos por autores que seguem essa linha. Para, finalmente, entrar na discussão sobre as contradições urbanas e os movimentos que atuam nesse espaço, os movimentos sociais urbanos, diferenciando-os do movimento social operário clássico, porém tomando cuidado para que nessa diferenciação não desvincule um do outro. E em uma quarta e última parte entender as mediações que

---

<sup>4</sup>Temos para nós aqui a Questão Social como uma só, que surge da contradição entre capital vs trabalho. Porém, essa contradição se expressa de diversas formas e assim como os movimentos sociais o seu movimento é dialético, modificando-se de acordo com as estruturas produtivas e de acordo com as mudanças conjunturais na sociedade civil e política.

esses movimentos sociais urbanos realizam na tentativa de produzir mudanças em nossa sociedade.

## 1.1 QUESTÃO URBANA E URBANIZAÇÃO

O fenômeno da urbanização está diretamente ligado aos primórdios do modo de produção capitalista, que acontece com a primeira revolução industrial, quando a produção dos bens de consumo deixou de ser artesanal para ser produzida em manufaturas e posteriormente nas fábricas, gerando com isso a imigração da população do campo para a cidade, resultando na aglomeração de força de trabalho necessária para a industrialização e a criação de um mercado consumidor.

Datando do início do século XIX a urbanização pode ser considerada um fenômeno recente na longa história da humanidade. Assim, para entender o modelo de cidade que temos hoje, partimos de uma perspectiva histórica, em que as dimensões econômica, política, social e cultural são essenciais para chegar ao concreto da formação do urbano capitalista.

Em um de seus primeiros parágrafos no *Manifesto Comunista*, Marx e Engels (2008, p. 8) afirmam que:

A história de todas as sociedades até agora tem sido a história da luta de classes. Homem livre e escravo, patrício e plebeu, barão e servo, membro das corporações e aprendiz, em suma, opressores e oprimidos, estiveram em contraposição uns aos outros e envolvidos em uma luta ininterrupta, ora disfarçada, ora aberta, que terminou sempre com a transformação revolucionária da sociedade inteira ou com o declínio conjunto das classes em conflito.

Neste trecho do Manifesto, Marx e Engels (2008) revelam que a constituição do urbano está diretamente ligada a essa dialética ou, melhor dizendo, à contradição de classe, mediada pela ideologia do mercado com base na propriedade privada, em que um novo modelo de cidade nasce a cada novo período histórico para atender aos interesses econômicos da então classe dominante, fazendo surgir uma nova superestrutura<sup>5</sup> com suas próprias ideologias, leis, política e cultura. Contudo, para

---

<sup>5</sup>Na produção social da própria existência, os homens entram em relações determinadas, necessárias, independentes de sua vontade; essas relações de produção correspondem a um grau determinado de desenvolvimento de suas forças produtivas materiais. A totalidade dessas relações de produção constitui a estrutura econômica da sociedade, a base real sobre a qual se eleva uma superestrutura jurídica e política e à qual correspondem formas sociais determinadas de

continuar exercendo essa dominação, faz-se necessário atender também a alguns interesses da classe dominada, a fim de garantir sua sobrevivência e o controle sobre ela.

Entendendo a importância da história na perspectiva dialética, abordaremos de forma breve o surgimento das primeiras cidades. Espaço este que o homem começou a construir e a viver há aproximadamente 5.500 anos atrás. Contudo, segundo Sjoberg (1977, p. 36), “[...] a proporção da população humana concentrada só começou a crescer significativamente em meados do século XIX”.

As primeiras cidades de que se têm registro surgiram em 3.500 A.C. nas proximidades dos rios Tigre e Eufrates, região da Mesopotâmia, devido a boa localização, o fácil acesso a água e terras muito férteis. Além desses fatores favoráveis, houve também o avanço das forças produtivas com a utilização do arado, que proporcionou o excedente produtivo. De acordo com Sjoberg (1977, p. 36), neste período “O trigo e a cevada eram os produtos agrícolas, o arado era acionado por tração animal. O líder da comunidade representava ao mesmo tempo o poder secular e o religioso [...]”.

Alguns anos mais tarde surgem também cidades na região do Rio Nilo dando origem à civilização egípcia. Esse fenômeno se repete também na China 3.000 A.C. e na Índia 2500 A.C., sendo que o modelo de cidade obedece as peculiaridades de cada região.

O referido autor afirma ainda que na América, antes mesmo da sua descoberta pelos europeus, observa-se o registro do surgimento de algumas cidades construídas pelos Maias e Astecas no primeiro milênio D.C., tendo o milho como o principal produto agrícola pela facilidade de produção. Esses povos não evoluíram muito no modo de produção, não utilizando animais domésticos como

---

consciência[...] O modo de produção da vida material condiciona o processo de vida social, política e intelectual. Não é a consciência dos homens que determina o seu ser; ao contrário, é o seu ser social que determina sua consciência. Em uma certa etapa de seu desenvolvimento, as forças produtivas materiais da sociedade entram em contradição com as relações de produção existentes, ou, o que não é mais que sua expressão jurídica, com as relações de propriedade no seio das quais elas se haviam desenvolvido até então. De formas evolutivas das forças produtivas que eram, essas relações convertem-se em entraves. Abre-se, então, uma época de revolução social. A transformação que se produziu na base econômica transforma mais ou menos lenta ou rapidamente toda a colossal superestrutura. Quando se consideram tais transformações, convém distinguir sempre a transformação material das condições econômicas de produção – que podem ser verificadas fielmente com ajuda das ciências físicas e naturais – e as formas jurídicas, políticas, religiosas, artísticas ou filosóficas, em resumo, as formas ideológicas sob as quais os homens adquirem consciência desse conflito e o levam até o fim [...] (MARX, 2008, p. 47-48)

tração, dentre outras técnicas que se verifica nas primeiras cidades na região da África (SJOBORG, 1977).

Neste período, as cidades surgem em um território bem localizado, possibilitando o desenvolvimento das forças produtivas e gerando com isso um excedente agrícola. Mas, para que houvesse o desenvolvimento das forças produtivas foi necessário o avanço tecnológico, como: a utilização do arado, a escrita e o sistema numérico, além da capacidade de armazenamento e distribuição desses produtos. Ou seja, a apropriação do conhecimento socialmente gerado foi potencializada com o crescimento dessas cidades permitindo a troca e um intercâmbio maior de informação (CASTELLS, 2000).

Nas palavras de Castells (2000, p. 42), as cidades que vão se formando “são a forma residencial adotada pelos membros da sociedade cuja presença direta nos locais de produção agrícola não era necessária. Quer dizer, estas cidades só podem existir na base do excedente produzido pelo trabalho da terra”. Cria-se então uma nova forma de organização social, onde acontece a transferência de valor do campo para a cidade.

Com a ascensão e expansão do Império Romano a partir das suas conquistas militares, surgem várias cidades na Europa. Porém, essas cidades ainda não eram um local de produção, “mas de gestão e de domínio, ligado a primazia social do aparelho político-administrativo” (CASTELLS, 2000, p. 43), a base da economia romana era rural-latifundiária e escravista.

Já se notava nestas cidades, além de um aparelho administrativo, um comércio. Porém, com a queda do Império Romano várias dessas cidades foram entrando em ruína à medida que os senhores feudais foram conquistando sua autonomia e a administração do seu território, fazendo com que estas cidades fossem perdendo sua principal função.

No modo de produção feudal, um sistema verticalmente organizado, onde os servos arrendavam um pedaço de terra do senhor feudal para trabalhar uma parte para o seu sustento e a outra para seu senhor.

O servo aldeão ou cidadão “arrendava” sua terra do senhor do feudo que, por sua vez, “arrendava” a terra de um conde, que já a “arrendara” de um duque, que, por seu lado, “arrendara” do rei. E, às vezes ia ainda mais além, e um rei “arrendava” a terra de um outro rei! (HUBERMAN, 1979, p. 18).

As cruzadas, neste período, fizeram abrir estradas por toda a Europa, com grandes avanços nas navegações possibilitando que o excedente produzido nos feudos e as mercadorias produzidas na Ásia pudessem ser trocados com maior facilidade. Surge então o comerciante, feiras começam a acontecer em alguns territórios fazendo aparecer grandes cidades comerciais.

Huberman (1979, p. 35) em seu clássico, *História da Riqueza do Homem*, afirma que “À medida que o comércio continuava a se expandir surgiram as cidades nos locais em que duas estradas se encontravam, ou na embocadura de um rio, ou ainda aonde a terra apresentava um declive adequado” e cidades como Veneza, que davam acesso ao mediterrâneo se tornaram grandes centros comerciais.

A cidade aqui, diferente das cidades da Roma Antiga, além de ser o local de gestão e domínio e possuir um pequeno comércio, era também onde se produzia a mercadoria. Os artesãos que residiam na cidade fabricando sapatos, roupas e demais produtos necessários para a reprodução da vida nesse período, ainda eram donos dos seus meios de produção. Com o tempo, começam a se organizar em associações a fim de se protegerem e conseguirem melhores preços em suas mercadorias. No entanto, o processo manufatureiro de fabricação da mercadoria foi engolindo as associações e os artesãos não viram outro jeito a não ser vender sua força de trabalho. Nesse momento, deixam de ser donos dos meios de produção. Meio de produção que a cada dia ficava mais avançado e caro, não permitindo que um simples artesão o possuísse e continuasse com a sua autonomia (HUBERMAN, 1979; CASTELLS, 2000).

Esse processo de urbanização fez com que diversas culturas se misturassem, o intercâmbio de ideias ficasse cada vez maior e o processo tecnológico cada vez mais avançado. Além disso, Davis (1977, p. 18) complementa esse raciocínio afirmando que “A competição entre as cidades estimulava a especialização e a inovação tecnológica. A necessidade da alfabetização, da contabilidade e do conhecimento geográfico incentivava a educação secular”.

Os homens dominam cada vez mais o conhecimento sobre a natureza, abrem estradas, constroem pontes, navegam com uma facilidade maior, conquistam novos mercados e descobrem novas terras a serem exploradas (como foi o caso da descoberta da América), constroem máquinas e desenvolvem novos meios de trabalhar o solo, aumentando assim sua produtividade (MARX E ENGELS, 2008).

Esses processos tecnológicos e uma nova forma de organização social, fizeram com que passássemos da manufatura para o modo industrial de produção da mercadoria, contribuindo para que o preço das mercadorias diminuísse e a quantidade produzida aumentasse, intensificando o processo da mais-valia relativa além da divisão social do trabalho<sup>6</sup> cada vez mais especializada.

Nas palavras de Sjoberg, (1977, p. 51) “A cidade industrial tornar-se-á a forma urbana dominante em todo o mundo, ocupando para sempre o lugar da cidade pré-industrial que foi a primeira criação urbana do homem”.

Para Marx e Engels (2008, p. 15) no processo de urbanização “A burguesia submeteu o campo à cidade, criou cidades enormes, aumentou prodigiosamente a população urbana em comparação com a rural e, dessa forma, arrancou uma grande parte da população do embrutecimento da vida do campo”.

Com este breve resgate histórico do processo de formação das cidades, pudemos perceber como a cidade atrai a indústria, fornecendo-lhe a estrutura política e administrativa necessária, com um aglomerado de força de trabalho a ser explorado e um mercado. Castells (2000, p. 45) afirma que o inverso também é verdadeiro, “Onde há elementos funcionais, em particular matérias-primas e meios de transporte, a indústria coloniza e provoca a urbanização”. Em outras palavras, a indústria vai para a cidade porque lá encontra força de trabalho e uma estrutura para produção, ou funda um espaço urbano em torno das matérias-primas, incentivando a aproximação de uma certa quantidade de trabalhadores.

Para o desenvolvimento capitalista, esse processo de urbanização aos moldes capitalista foi imprescindível, pois, segundo Lorena (2012, p. 91):

Não é possível dissociarmos o caminho histórico do urbano capitalista do caminho histórico da própria sociedade capitalista como uma totalidade social, ou seja, é de extrema importância entender que o urbano é parte integrante e fundamental dessa totalidade.

Sem medo de parecer repetitivo, a citação abaixo, de Harvey (2012, p. 74), apresenta uma síntese interessante do que estamos falando.

---

<sup>6</sup>Sobre a mais-valia relativa e divisão social do trabalho vão ser encontrados em Marx (2011) no livro *O Capital*.



Desde o início, as cidades emergiram da concentração social e geográfica do produto excedente. Portanto, a urbanização sempre foi um fenômeno de classe, já que o excedente é extraído de algum lugar ou de alguém, enquanto o controle sobre a sua distribuição repousa em umas poucas mãos. Esta regra geral persiste sob o capitalismo, claro, mas como a urbanização depende da mobilização de excedente, emerge uma conexão estreita entre o desenvolvimento do capitalismo e a urbanização.

Como se pode observar pela citação acima, a cidade surge a partir do excedente, que só é possível através do trabalho. Nos primeiros períodos históricos esse excedente saía do trabalho no campo, já na idade moderna a exploração do trabalho na cidade se torna a protagonista.

O urbano é visto então como “o lugar privilegiado da reprodução socializada das forças produtivas humanas e materiais e, portanto, ao mesmo tempo, do trabalhador morto e do trabalhador vivo” (LOJKINE, 1981, p. 313). Nesta mesma perspectiva Lorena (2012, p. 91) afirma que:

A cidade é portadora de grande e importante parcela do trabalho realizado anteriormente, o trabalho morto, isto é, o trabalho já objetivado, que é indispensável à exploração do trabalho vivo, isto é, a força de trabalho produzindo a mais-valia. Ela é fundamental também para a manutenção e aprimoramento constante da divisão social do trabalho que possibilita o funcionamento do capital, na medida em que realiza uma aproximação dos componentes que realizam o processo produtivo.

Criada a partir da reprodução das relações de acumulação de capital, “A cidade é planejada e ordenada *pela e para* a classe dominante e *pelos e para* os grupos hegemônicos e é por eles controlada” (SANTOS, 2008, p. 17). Logo, as contradições características de toda sociedade de classe aparecem. No modelo de classe atual ela aparece através da contradição entre capital vs trabalho, onde os interesses da classe trabalhadora entram em conflito com os interesses do capitalista.

A cidade para cada uma dessas classes é vista de forma diferente. Por exemplo, o interesse que o capital tem na construção da cidade é semelhante à lógica de uma empresa que visa ao lucro (HARVEY, 2013a), enquanto para os trabalhadores, “[...] a cidade é o mundo onde devem procurar desenvolver suas potencialidades coletivas. Entre os dois existe um mundo de diferenças. E um mundo de antagonismos” (KOWARICK, 1993, p. 54). As contradições aparecem, pois

o processo de acumulação de capital, ou melhor, a reprodução de capital entra em choque com as necessidades da reprodução da força de trabalho.

De acordo com Lorena (2012, p. 100):

O conflito explicita-se, por exemplo, na disputa que se desenvolve entre trabalhadores buscando redução dos seus custos de vida, e capitalistas tentando ampliar suas taxas de lucro. Na medida em que a classe trabalhadora busca uma elevação de sua qualidade de vida através da redução de seus custos com a reprodução básica e de um aumento no montante de valores de uso à sua disposição no contexto urbano, o capital, em contrapartida, busca nesse mesmo processo apropriar-se do esforço da classe trabalhadora, objetivando sempre o rebaixamento dos custos da força de trabalho, possibilitado pela redução dos custos de reprodução.

Um dos autores mais estudados para o entendimento da questão urbana no Brasil, Manuel Castells influenciou de tal forma, que grande parte das pesquisas sobre o urbano no país foi no âmbito do consumo, mais especificamente ao consumo de bens e serviços coletivos, de certa forma ignorando a centralidade na esfera da produção. Como aponta Maricato (2009, p. 33) em seu artigo, *Por um novo enfoque teórico na pesquisa sobre habitação*,

[...] a maior parte das pesquisas sobre habitação se dão no contexto da esfera do consumo, dimensionando-o e qualificando-o. O Estado e as políticas públicas ocupam um papel central no conjunto desses trabalhos. Embora eles forneçam um quadro importante sobre a carência de moradias, a segregação territorial, a exclusão social e as políticas institucionais ignoram, frequentemente, a centralidade da produção na determinação do ambiente construído.

Em Castells (2000, p. 540), o urbano constitui-se como “o espaço da reprodução da força de trabalho”. Ele firma que “a unidade urbana é para o processo de reprodução o que a empresa é para o processo de produção: unidade específica articulada com outras unidades que formam o conjunto do processo”. No seu entender (2000, p. 556-557) o que chamamos de urbano é,

[...] uma certa unidade residencial, um conjunto de habitações com os ‘serviços’ correspondentes. Uma unidade urbana não é uma unidade em termos de produção. Ao contrário, ela apresenta uma determinada especificidade em termos de residência, em termos de ‘cotidianidade’. Ela é, em suma, o espaço cotidiano de uma fração delimitada da força de trabalho. Não é muito diferente da definição, corrente entre os geógrafos e economistas, de uma aglomeração a

partir do mapa de migrações alternantes. Ora, o que aquilo representa do ponto de vista da divisão em termos de modo de produção? Trata-se do processo de reprodução da força de trabalho: eis a exata designação, em termos de economia marxista, do que se chama a 'vida cotidiana'. Certamente, sob a condição de compreendê-la nos termos explicitados, a saber, articulando-a à reprodução das relações sociais e ritmando-a segundo a dialética da luta de classes.

Em outras palavras, o urbano é onde reside a força de trabalho e o conjunto de bens e serviços coletivos necessários para a reprodução da força de trabalho. Quanto a responsabilidade de fornecer os bens de consumo que configuram esse urbano, Castells (1980, p. 23) afirma:

O Estado, em todos os países capitalistas avançados, passou a exercer um papel decisivo na produção, distribuição e gestão dos meios de consumo coletivo e na organização espacial de tais meios. As características intrínsecas ao aparelho estatal marcam, pois, decisivamente os equipamentos coletivos e o sistema urbano.

Seguindo por esse caminho, para o autor, a crise urbana é “decorrente da crescente incapacidade da organização social capitalista em assegurar a produção, distribuição e gestão dos meios de consumo coletivo necessários à vida cotidiana” (CASTELLS, 1980, p. 20).

Castells tem sido alvo de críticas por conta desse posicionamento e acusado de reducionismo, porém, é necessário reconhecer que em certos momentos o autor atribui a origem dos problemas à estrutura, ou seja, à contradição central do modo de produção capitalista. Mas, o que fica mais evidente em sua análise, é que a ação revolucionária para a transformação socialista tem como foco as contradições urbanas, de certa forma deixando de lado a contradição central que se dá na esfera da produção, e é a geradora das contradições urbanas.

Para Martins (2014, p. 189):

Reduzir o urbano ao espaço de reprodução da força de trabalho significa, em consequência, limitar a luta urbana, conforme a divisão estabelecida por Marx dos momentos do processo de produção capitalista (produção, distribuição, troca e consumo), ao momento do consumo e, no limite, ao da distribuição.

Lojkin (1981) também critica a perspectiva de Castells quando trabalha os movimentos sociais urbanos, no entanto esse debate será feito a seguir, no item 1.2 sobre os movimentos sociais.

Cabe aqui nesta seção, abordar o papel do Estado no controle das contradições que emergem no meio urbano. De acordo com a perspectiva marxista o Estado surge da necessidade de toda sociedade dividida em classe e tem a função de dominação, integração e regulação das contradições dentro da ordem, exercendo a função de “guardião” do desenvolvimento capitalista.

Lenin (1983, p. 9) traz em seu livro *Estado e Revolução*, uma citação de Engels em que, para ele o Estado:

É um produto da sociedade em uma certa fase do seu desenvolvimento. É a confissão de que essa sociedade se embaraçou numa insolúvel contradição interna, se dividiu em antagonismos inconciliáveis de que não pode desvencilhar-se. Mas, para que essas classes antagônicas, com interesses econômicos contrários, não se entredevorassem e não devorassem a sociedade numa luta estéril, sentiu-se a necessidade de uma força que se colocasse aparentemente acima da sociedade, com o fim de atenuar o conflito nos limites da “ordem”.

Nesse sentido, o processo de urbanização é gerido pelo Estado para que as necessidades e exigências do capital sejam atendidas, criando a infraestrutura urbana para o funcionamento do processo produtivo e a circulação da mercadoria.

Os jovens Marx e Engels (2008, p. 12) afirmam no Manifesto Comunista que “O poder do Estado moderno não passa de um comitê que administra os negócios comuns da classe burguesa como um todo”. Para esta perspectiva, o Estado tem como objetivo: manter a harmonia social, melhorar a produtividade do capital, rebaixar o custo da reprodução da força de trabalho e de certa forma regulamentar a economia tentando evitar as crises cíclicas que surgem da sua superprodução.

Para manter a harmonia social, o Estado tem a função de amortecer as contradições que estão ligadas e são inseparáveis na sociedade capitalista, fazendo isso a partir da sua burocracia legitimada, da força através do monopólio da violência, ou sendo flexível e atendendo a um mínimo as reivindicações da classe trabalhadora para que não aconteça uma rebelião dessa classe.

Forma-se então um cabo de guerra, onde de um lado está o capital e do outro o trabalhador. O Estado seria neste caso um “juiz” (não neutro) deste conflito, que

em certos momentos de tensionamento em virtude da organização e luta da classe trabalhadora, corre o risco de romper. E, como esse rompimento não é interessante para o capital, pois colocaria em xeque o *status quo*, o Estado interfere concedendo a algumas exigências, porém sob domínio do capital.

Para melhorar a produtividade do capital, cabe ao Estado construir um ambiente que seja favorável e garanta ao capital uma melhor extração da mais-valia através da produção e do consumo. E rebaixar os custos da força de trabalho, permite ao capital pagar um salário menor ao trabalhador, já que este precisa de menos para sobreviver. Para Lojkin (1981) isso se dá de duas formas: 1) através da crescente concentração dos meios de consumo coletivo e 2) da aglomeração do conjunto dos meios de reprodução, tanto do capital como da força de trabalho, determinantes no processo de desenvolvimento da economia.

Além de disponibilizar bens e serviços coletivos cabe ao Estado manter também o exército industrial de reserva, que é “fruto fundamentalmente, da própria expansão da acumulação capitalista [...] a dinâmica do capital produz e reproduz seu excedente populacional, desempregando e barateando a força de trabalho” (SANTOS, 2008, p. 49).

Portanto, a criação de bens e serviços de consumo coletivo tem dupla função: serve tanto para cuidar dos interesses do capital, atendendo as necessidades da reprodução da força de trabalho, como para atender os interesses do trabalhador, assegurando a harmonia social.

A criação dos bens e serviços de consumo coletivo obedece a certa dinâmica como se pode observar historicamente. Em um primeiro momento os mesmos são criados, organizados e custeados pelo Estado através de impostos arrecadados, portanto uma atividade não lucrativa. Mas como, a partir daquilo que David Harvey (1996) denomina “empresariamento urbano” fica evidente a tendência do capital de ultrapassar sempre, e cada vez mais, todos os limites, transformando tudo em mercadoria. No momento em que algumas dessas atividades desenvolvem um potencial lucrativo, o capital se interessa por elas e começa a trabalhar pela sua privatização.

Segundo Santos (2008, p. 54-55):

[...] muitos serviços públicos (sobretudo na área de infraestrutura) tradicionalmente oferecidos pelo Estado são privatizados, passando

a ser administrados pela ótica do lucro e não pela ótica do atendimento das necessidades sociais não mercantis, Prejudicando parcela considerável da população que não pode arcar com os preços cobrados por serviços públicos privatizados.

Esse processo acarreta o que Kowarick (1993, p. 71) chama de espoliação urbana,

[...] entendido enquanto uma forma de extorquir as camadas populares do acesso aos serviços de consumo coletivo, assume seu pleno sentido: extorsão significa impedir ou tirar de alguém algo a que, por alguma razão de caráter social, tem direito.

Nesse processo, o trabalhador além de ser desapropriado dos bens que ele mesmo produz dentro da fábrica através da extração da sua mais-valia, é desapropriado também na reprodução da sua força de trabalho.

A cidade que ele mesmo ajudou a construir lhe é negada. Seu acesso a saúde é dificultado, a educação pública é sucateada (em detrimento da privada), o lazer nas áreas centrais é de difícil acesso, pois a tarifa do transporte público é alta e o trabalhador na maioria das vezes mora longe, uma vez que a classe trabalhadora mais pobre é empurrada a cada dia mais para as zonas periféricas das cidades em virtude da especulação imobiliária.

Em Gohn (2011b. p. 201):

A distribuição espacial da população tem um caráter socioeconômico, sendo um reflexo da divisão social do trabalho e uma extensão dela. Assim, a exploração da “mão-de-obra”, que ocorre no âmbito da produção, corresponde a tantos outros processos no âmbito do local de moradia quanto a qualidade de vida, no que se refere a bens, serviços e equipamentos. São os processos de espoliação e pauperização das classes trabalhadoras.

Além de criar toda uma infraestrutura necessária para a extração de mais-valia pelo capital, e manter uma harmonia social, o Estado exerce também a função de regulador da economia, e tem como propósito evitar as crises cíclicas de superprodução. A urbanização é uma excelente forma de resolver esse problema de excedente de capital ocioso.

Não só a construção da cidade, mas também a sua reconstrução movimenta uma quantidade enorme de trabalho, uma vez que casas são demolidas e no seu lugar construídos prédios, hotéis, estádios, shoppings etc, verdadeiros centros de

consumos. O Estado investe em serviços públicos e obras de infraestrutura, criando trabalho e reaquecendo o mercado para consumo, gerando mais especulação imobiliária.

O capitalismo depende desse processo de urbanização e como hoje vivemos em uma economia globalizada, a urbanização em larga escala até mesmo de outros países é de extrema importância para o desenvolvimento econômico local. A China por exemplo, consome mais da metade do cimento produzido no mundo desde 2002. Harvey (2012, p. 79) aponta que,

[...] a prosperidade da Austrália, e até mesmo da Argentina e do Brasil, tem sido recuperada em grande parte pela forte demanda chinesa por matéria prima. A economia chinesa é a principal estabilizadora da economia global hoje, pois a China é apenas o epicentro de um processo de urbanização que já se tornou genuinamente global.

Em um processo de urbanização que atende aos interesses da minoria em detrimento dos interesses da maioria “as transformações urbanas só podem se realizar como um rolo compressor que esmaga todos aqueles que não têm recursos para conquistar os benefícios injetados na cidade” (KOWARICK, 1993, p. 84).

No que se refere ao Brasil, os primeiros espaços urbanos surgiram ainda durante a colônia, em que, as cidades (principalmente as cidades litorâneas) exerciam funções administrativas e burocráticas com a finalidade de abastecimento agrícola do mercado externo (SANTOS, 2013). O regime de trabalho aqui ainda era o escravista.

Doimo, (2013, p. 144) ao tratar disso, destaca que no Brasil:

Os poderes social, econômico e político sempre estiveram associados à detenção de patrimônios, seja sob a forma de escravos (até 1850), seja sob a forma de terras ou imóveis (de 1850 em diante). Essa marca - o patrimonialismo – refere-se também à privatização dos aparelhos do Estado, tratadas como coisa pessoal. O patrimonialismo está ligado à desigualdade social histórica, notável e persistente que marca cada poro da vida no Brasil. E essas características, por outro lado, estão ligadas ao processo de exploração da riqueza excedente para os países centrais do capitalismo.

No entanto, a construção do espaço urbano no país, tem o seu processo de expansão real somente no começo do século XIX, quando algumas cidades vão ser

preparadas para atender a intensa e rápida industrialização. Porém, o investimento de novos serviços públicos e equipamentos coletivos nessas cidades, não foi o suficiente para atender às necessidades dessa população.

O que fica claro no processo de urbanização do Brasil principalmente quando ele, em 1930, passa de uma economia predominantemente agrária e exportadora para o modelo urbano e industrial, é um perfil de desenvolvimento característico do que aconteceu em vários outros países de capitalismo periférico em que a desigualdade social vai ser latente.

O urbano que temos hoje, é resultado de um intenso êxodo da população do campo para as grandes cidades que se inicia em 1940 e em 1970 vai ter seu ápice. Esses camponeses, ao mesmo tempo que eram expulsas de suas terras para dar espaço ao latifúndio que vinha se formando, aumentava a força de trabalho na cidade contribuindo para o processo de industrialização cada vez mais excludente.

Sobre isso, Pena (2014) afirma que:

O Brasil teve o seu processo de industrialização ocorrendo de forma tardia e em uma velocidade bastante elevada, assim como aconteceu na ampla maioria dos países subdesenvolvidos e em desenvolvimento. Tal processo motivou o rápido e descontrolado crescimento das cidades através da expansão do êxodo rural (migração em massa da população do campo para as cidades), oriundo da mecanização e concentração de terras no meio agrário.

Para atender ao crescimento demográfico, a cidade cresce de forma estrondosa dando origem a bairros cada vez mais periféricos sem um mínimo de estrutura, que nas palavras do Kowarick (1993, p. 38):

Amontoam-se populações em áreas longínquas, afastadas dos locais de trabalho, impondo-se distâncias de deslocamento cada vez maiores. Acentuasse o processo de criação de cidades-dormitório, verdadeiros acampamentos desprovidos de infra-estrutura. Nesse contexto, além do trabalho e da moradia, o sistema de transporte – elemento também básico na reprodução da força de trabalho – passa a ser um dos problemas cruciais.

A partir de 1940, o Estado passa a desempenhar um papel cada vez mais importante para garantir a acumulação de capital através do alto investimento em infraestrutura necessária para a produção na regulamentação da relação entre capital e trabalho.



O Estado vai investir enormes quantias para dar condições de realização para a empresa oligopolistas que se formavam,

[...] colocando-se de maneira cabal a serviço da reprodução ampliada do capital. O Estado, em plena época populista, já se orientava nesse sentido, sem contudo desprezar inteiramente certos investimentos básicos para a reprodução da força de trabalho, que a própria ambiguidade do pacto político do período tornava necessário. Contudo, com o avanço do processo de acumulação, o Estado perde sua ambiguidade: converte-se em pressuposto da realização do grande capital, fornecendo insumos básicos e tornando-se ele próprio uma agente produtor, o que levou à crescente exclusão das massas trabalhadoras, agora também no que se refere aos serviços de consumo coletivo. (KOWARICK, 1993, p. 69)

Quanto a regulamentação da relação entre capital e trabalho, o Estado garante uma industrialização com baixos salários, o que tem como consequência uma urbanização com baixos salários. Ainda segundo Kowarick (1993, p. 35):

As empresas transferem assim o custo de moradia (aquisição, aluguel do imóvel) conjuntamente aos gastos com transporte para o próprio trabalhador e os relacionados aos serviços de infra-estrutura urbana, quando existentes, para o Estado. Desse momento em diante as vilas operárias tendem a desaparecer e a questão da moradia passa a ser resolvida pelas relações econômicas no mercado.

A questão da moradia por exemplo, em que a construção da casa do trabalhador não era inclusa no seu custo de vida, pois a mesma era construída pelo próprio trabalhador em seu período de “descanso”. Foi um dos fatores mais importantes para reduzir o preço da força de trabalho para as grandes indústrias colocando mais uma vez esse custo no tempo de trabalho desse operário. Surgindo assim grandes favelas com péssimas condições de vida para esses trabalhadores nessas metrópoles que se constituíram como centrais no processo de industrialização do país (DOIMO, 1995; KOWARICK, 1993).

Cada região do país teve uma diferente característica nesse processo de urbanização. O Sudeste com uma maior intensidade por causa da sua industrialização já avançada, o Sul do país essa urbanização vai se dar mais lentamente e acontecer com uma maior intensidade na década de 1970, no Nordeste a taxa de urbanização vai ser baixa devido ao índice migratório para outras regiões do país ter sido elevada e o Centro-oeste o processo urbanização vai se

acelerar após a região receber maior atenção do Governo Federal, com a transferência da capital federal para Brasília e a construção de rodovias federais incluindo a região na dinâmica produtiva do país.

## 1.2 MOVIMENTOS SOCIAIS URBANOS

Ao estudar os movimentos sociais observamos que uma coisa é comum à literatura que trabalha a categoria: a dificuldade de conceituá-los. De acordo com Gohn (2011b), os conceitos variam tanto quanto as teorias e as perspectivas teóricas que os abordam.

Ainda de acordo com Gohn (2011b), por serem os movimentos sociais uma categoria de análise formada por muitos componentes, ela não pode ser vista apenas pelo que aparenta, mas de forma dialética, em movimento, como um encadeamento de processos que vai se desenvolvendo historicamente e não como um fenômeno isolado.

Na perspectiva marxista, perspectiva na qual nos apoiamos para a elaboração do presente estudo, os movimentos sociais são lutas sociais decorrentes das contradições sociais inerentes à sociedade de classe, e sua centralidade está na contradição entre capital vs trabalho, diferenciando-se assim das perspectivas acionalista e pós-moderna<sup>7</sup>.

Além disso, é preciso ressaltar que os movimentos sociais são expressões das conjunturas, isto é, influenciam e são influenciados pelas mesmas. Dependendo da conjuntura, alguns movimentos surgem e se expandem, enquanto outros decrescem e desaparecem, tendo eles durado muito ou pouco, obtendo conquistas ou derrotas. Para Gohn (2011b, p. 20) os movimentos sociais são:

Como numa galáxia espacial, estrelas que se acendem enquanto outras estão se apagando, depois de brilhar por muito tempo. São objetos de estudos permanentes. Enquanto a humanidade não

---

<sup>7</sup>Diferente da perspectiva acionalista e da pós-moderna. Onde na primeira a estrutura e as contradições sistêmicas não estão nas suas análises e o conflito está na dimensão cultural e simbólica das relações sociais. E a segunda, a pós-moderna, em que sua análise não é retratada como uma totalidade cheia de conexões e afirma que lutas como as contra o racismo, machismo, poluição, entre outras não poderiam ser explicadas pelas relações de produção (MONTANÕ-DORIGUETTO, 2011). Para saber mais ir em (GOHN, 2011b).

resolver seus problemas básicos de desigualdades sociais, opressão e exclusão haverá lutas, haverá movimentos.

A autora completa seu raciocínio dizendo que, “os movimentos sociais se apresentam em ciclos e com ênfases particulares a cada momento histórico. Logo, com as categorias e conceitos produzidos para a sua análise acontecem a mesma coisa” (GOHN, 2011b, p. 19).

Para Gohn (2011b, p. 243) as diferentes interpretações acerca do que seja um movimento social ocorrem pelos seguintes fatores:

Primeiro: mudanças nas ações coletivas da sociedade civil no que se refere aos seus conteúdos, suas práticas, formas de organização e bases sociais; segundo: mudanças nos paradigmas de análise dos pesquisadores; terceiro: mudanças na estrutura econômica e nas políticas estatais.

Importante entender que seu conceito se modifica de acordo com a economia e as correlações de forças existentes. Para Gohn (2011b, p. 13) a definição de movimentos sociais depende do paradigma utilizado, onde, “para alguns se trata de fenômenos empíricos, para outros são objetos analíticos, teóricos”.

Para entender melhor a produção teórica sobre os movimentos sociais, recorreremos ao estudo elaborado por Maria da Glória Gohn, em seu livro, *Teorias dos movimentos sociais: paradigmas clássicos e contemporâneos*, onde a referida autora analisou os estudos dos movimentos sociais nos diferentes continentes, identificando três grandes paradigmas de análise sobre os mesmos até aquele período até a década de 1990: o paradigma norte-americano, o paradigma europeu e o paradigma latino-americano. Cada um desses paradigmas aglutina em torno de si várias teorias. O paradigma norte-americano é constituído inicialmente pela teoria da Mobilização de Recursos (TMR) superada nos anos de 1960 pela Teoria da Mobilização Política (TMP).

Já o paradigma europeu se divide entre o paradigma clássico, de orientação marxista, e o paradigma dos novos movimento sociais (NMS). Para Gohn (2011b, p. 15), são duas abordagens bem diferenciadas dos movimentos sociais, onde:

A corrente marxista se concentra em estudar os processos históricos globais e as contradições existentes na luta de classes. Já a corrente dos “Novos Movimentos Sociais” parte de explicações mais

conjunturais, localizadas no âmbito político ou dos micro processos da vida cotidiana, fazendo recortes da realidade para observar a política dos novos atores sociais.

O terceiro paradigma apontado por Gohn (2011b) é o paradigma latino-americano, que para a autora é um paradigma ainda em construção. Construção que se inicia sob a influência de ambos os territórios, tanto do paradigma norte-americano quanto do europeu, porém, seguiu com mais força pelos caminhos do paradigma europeu. Inicialmente pela corrente marxista e em seguida pela corrente dos “Novos Movimentos Sociais”.

Na análise de Gohn (2011b. p. 16) o paradigma latino-americano,

[...] concentrou-se, em sua quase totalidade, nos estudos sobre os movimentos sociais libertários ou emancipatórios (índios, negros, mulheres, minorias em geral); nas lutas populares urbanas por bens e equipamentos coletivos, ou espaço para moradia urbana (nas associações de moradores e nas comunidades de base da Igreja), e nas lutas pela terra, na área rural. As teorias que orientam a produção a respeito foram as dos paradigmas europeus, tendo predominância nos anos 70 a vertente marxista e nos anos 80 a abordagem dos Novos Movimentos Sociais.

A reemergência dos movimentos sociais no cenário brasileiro do final de anos de 1970 e início dos anos de 1980, levou alguns estudiosos a denominá-los como “novos” movimentos sociais gerando muita polêmica. Não nos interessa aqui, explorar a polêmica que se instalou a partir de então em torno das categorias “novos” e “velhos” movimentos sociais. Partimos do entendimento de que não se trata de “novos” movimentos sociais, mas de movimentos que em função da conjuntura político-econômica e social do país adotaram novas estratégias de organização e luta e que a partir desse período adquirem visibilidade na cena pública muito em função das desigualdades e contradições sociais que grassavam no país naquele momento: de extrema concentração de renda de um lado e de extrema pobreza de outro.

Para Lojkin (1981, p. 291) é nos movimentos sociais que acontecem “a decomposição do aparelho hegemônico do Estado e a emergência de uma contra-hegemonia das classes dominadas”, para o autor “o movimento social é o mais alto grau de expressão da luta de classe”.

O autor afirma ainda que para compreender os movimentos sociais é necessário recorrer a duas dimensões de análise: 1) quanto a intensidade e a extensão, e 2) quanto as práticas ideológicas e políticas.

A primeira dimensão diz respeito à base social e à organização do movimento social (dinâmica e mecânica). Definindo nesta dimensão “a natureza sociológica precisa das classes sociais que se ‘puseram em movimento” (LOJKINE, 1981, p. 296-297). Ele completa afirmando que, “O *grau* de mobilidade resulta ao mesmo tempo do ‘volume’ das ‘massas’ postas em movimento e da ‘abertura’ da organização (do grau de abertura) para a participação dessas massas no seu próprio ‘pôr-se em movimento” (LOJKINE, 1981, p. 297).

A segunda dimensão, fundamental para se chegar a natureza real do movimento social, é o conhecimento acerca das práticas *ideológicas* e *políticas* da organização e da base social. Ou seja, em Lojkine (1981, p. 298) para responder as questões “organizacionais” devemos definir o *desafio político* do qual o movimento é portador. É necessário desvendar seu conteúdo ideológico e como se dá sua relação com o poder político.

Maria da Glória Gohn (1982, p. 12) em seu livro, *Reivindicações Populares Urbanas*, também aponta, nessa mesma linha do Lojkine (1981), duas dimensões a serem destacadas na análise dos movimentos sociais.

[...] podemos fazer duas leituras básicas: uma, mais no plano social, de como eles emergem, desenvolvem-se. A outra, no plano político de como se articulam, quais as relações e mediações que estabelecem; nesta última, a problemática da consciência, participação, politização etc. ganha relevância”. Para ela essas duas leituras são complementares e partem de um ponto em comum que é a “compreensão da dinâmica do desenvolvimento das forças produtivas, articuladas a produção e reprodução da população com as questões políticas.

Partindo do que foi exposto, Gohn (2011b, p. 247) entende os movimentos sociais como esforços coletivos ou melhor dizendo, a ação dos homens na história, que envolve “um fazer – por meio de um conjunto de procedimentos – e um pensar – por meio de um conjunto de ideias que motiva ou dá fundamentos à ação. Trata-se de uma práxis portanto”.

Para a autora os movimentos sociais “estão em busca de mudanças ou procuram resistir a elas” (2011b, p. 62), caracterizam-se pela “ação da classe em movimento e não um movimento específico da classe” (Gohn, 2011b, p. 246).

Em Lojkine (1981, p. 292), os movimentos sociais caracterizam-se pela

[...] capacidade de um conjunto de agentes das classes dominadas diferenciar-se dos papéis e funções pelos quais a classe (ou fração de classe) dominante garante a subordinação e a dependência dessas classes dominadas com relação ao sistema socioeconômico em vigor.

Para Castells (2000, p. 386-387):

Um movimento social nasce do encontro de uma dada combinação estrutural, que acumula várias contradições, com um certo tipo de organização. Todo movimento social provoca, por parte do sistema, um contra-movimento que nada mais é do que a expressão de uma intervenção do aparelho político (integração-repressão) visando a manutenção da ordem.

Os movimentos sociais podem crescer e se desenvolver de acordo com a conjuntura econômica, mas o seu desenvolvimento depende também de sua organização e agitação das massas, da sua formação ideológica e das táticas desenvolvidas para superação das contradições. Quanto a essa organização Gohn (2011b, p. 259) afirma que:

A organização de um movimento pode ser formal ou informal. Usualmente, nas etapas iniciais, existe uma organização informal. Com o tempo a necessidade de formalização se impõe, com o estabelecimento de funções, divisão de tarefas, cargos, tempo de mandato etc. Existem movimentos que sobrevivem décadas sem ter uma organização formal. São movimentos que atuam mais no plano das ideias. Outros não têm uma organização formal aparente, mas, na realidade, têm uma estruturação rígida.

Como enfatizamos anteriormente, na perspectiva que adotamos, os movimentos sociais decorrem das lutas sociais, do antagonismo de classe existente atuando nas contradições intrínsecas ao modo de produção capitalista e no combate às diversas expressões da Questão Social.

As contradições que acontecem no espaço urbano derivam da contradição central entre capital vs trabalho já que, como relatamos anteriormente, a

urbanização é um fenômeno de classe e o modelo de urbano construído historicamente visam atender aos anseios da classe dominante.

Os estudos sobre os movimentos sociais em geral os dividem em movimentos sociais clássicos e movimentos sociais urbanos. Os movimentos sociais clássicos surgem a partir de meados do século XIX e atuam na contradição central da questão social, que se dá dentro dos meios de produção, no conflito entre capital vs trabalho, em que o capitalista com o objetivo de ter uma margem de lucro maior a partir da extração da mais-valia do trabalhador, submete-o a péssimas condições de trabalho e de vida. Já os movimentos sociais urbanos, surgem através das contradições que “aparentemente” não estão diretamente ligados a esfera produtiva, mas à esfera da reprodução da força de trabalho (MONTAÑO E DORIGUETTO, 2011; GOHN, 2011).

Os movimentos que aparecem na reprodução da força de trabalho surgem das contradições que estão tanto no plano “simbólico” como no plano “material”. Gohn (2011b, p. 256) elenca que, “no plano do simbólico temos: discriminações de raça, etnia, religião, gênero, sexualidade, etc. E, no material, o não acesso a bens e serviços de consumo coletivo como (saúde, educação e transporte)”.

Entendemos que a separação entre movimentos localizados na esfera da produção e os que estão na esfera da reprodução da força de trabalho, só podem ser feitas para fins didáticos, visto que na perspectiva marxista mesmo que essas contradições “aparentemente” não estejam ligadas diretamente a esfera da produção, não quer dizer que elas não a pertençam. Entendemos ainda que não há como separar a esfera da produção da esfera da reprodução da força de trabalho, uma vez que as contradições que ocorrem na reprodução da força de trabalho decorrem do processo de acumulação capitalista.

Se o processo de urbanização acontece a partir de uma nova divisão social do trabalho advinda da revolução industrial, em que a aglomeração populacional, a divisão espacial das cidades entre outras coisas acontecem para atender as necessidades da produção capitalista, como vimos anteriormente, não podemos ignorar o fato de que o que acontece na reprodução da força de trabalho é reflexo do processo produtivo.

Marx (2009, p. 668) ao analisar o processo de acumulação do capital afirma que:

Do ponto de vista social, portanto, a classe trabalhadora, mesmo quando não está diretamente empenhada no processo de trabalho é um acessório do capital, do mesmo modo que o instrumento inanimado de trabalho. Dentro de certos limites, mesmo seu consumo individual não passa de um elemento do processo de reprodução do capital.

O que Marx indica neste trecho de *O Capital* é que, mesmo quando o trabalhador está fora do ambiente produtivo, ainda sim faz parte dos momentos de processo de produção de capital estabelecidos por ele (produção, distribuição, troca e consumo). Na reprodução da sua força de trabalho, ele é um consumidor.

Nesse sentido, Castells (1980, p. 21-22) trabalha a importância dos meios de consumo coletivo para o processo de produção capitalista afirmando que,

[...] o papel crescente dos meios de consumo coletivo decorre também da importância estratégica do consumo no capitalismo avançado, da necessidade, para o sistema, de estimular um consumo rentável que permita a realização na venda das mercadorias produzidas. Para isso, é necessária uma demanda solvente orientada no âmbito de um consumo individual sistemático, conhecido como 'consumo de massa'. O estímulo dessa demanda solvente individual, elemento-chave para a manutenção do lucro capitalista, depende de uma série de mecanismos (crédito, fiscalização, publicidade, etc.), um dos quais é a organização do consumo individual na base de uma certa forma de organização do consumo coletivo, através da estrutura urbana. Assim, por exemplo, a venda de automóveis depende inteiramente da organização de uma rede eficaz de vias rápidas interurbanas que configuram um certo tipo de cidade, destruindo, ao mesmo tempo, a cidade pré-existente. A implantação dos supermercados e centros comerciais periféricos – carros-chefes de um novo tipo de consumo – exigem um novo tipo de política habitacional e de transportes. As urbanizações periféricas características das cidades americanas (e cada vez mais das europeias) revelaram-se um poderoso aparelho de estímulo ao consumo individual, na medida em que cada chalé deve se transformar num mundo fechado e auto-suficiente, do equipamento eletrodoméstico ao aparador de grama, passando pelos dois automóveis para poder sair ao mundo e pela tranca de segurança, para que o mundo não penetre.

Importa esclarecer que na discussão sobre o que é o espaço urbano para a força de trabalho, existe discordância por parte dos dois principais autores aqui adotados. Lojkine (1981, p. 300) acusa Castells (1980-2000) de reduzir o urbano “à reprodução da força de trabalho, isto é, à moradia e aos equipamentos sociais, estabelecendo de antemão um corte entre a esfera do ‘econômico’ (reprodução dos



meios de produção) e a esfera do 'social' (o consumo coletivo) na qual se confina o urbano.

Discorrendo sobre o debate gerado a partir dessas diferentes posições, Montaño e Doriguetto (2011, p. 328) afirmam que na visão de Jean Lojkine, Manuel Castells,

[...] não somente margina o econômico/político da questão urbana, ele muito mais, ignora que o transporte, a saúde, as escolas etc., todos esses "serviços sociais" têm uma dimensão econômica e são parte ativa do sistema de produção/comercialização e, portanto, das relações de produção.

Para estes autores, reduzir o urbano ao espaço da reprodução da força de trabalho limita a luta por conquistas no consumo, deixando de lado o que na teoria marxista é central, a luta no setor produtivo.

Em Lojkine (1981, p. 303) as contradições "antigas" que geram o movimento social clássico, não desaparecem e nem passaram para segundo plano, "mas as transformações do capitalismo – e sobretudo a passagem do capitalismo monopolista simples para o capitalismo desenvolvido ou de Estado – parece ter-lhes modificado o conteúdo [...]", e afirma que, "[...] é a nova divisão social e espacial das funções nos grupos monopolistas que está dando origem às principais formas de segregação urbana" (LOJKINE, 1981, p. 306).

Os movimentos sociais urbanos emergem na sociedade civil e atuam nessa estrutura urbana contraditória gerada pelo processo de acumulação e reprodução de capital. Expressam uma correlação de força na esfera do consumo de bens e serviços coletivos.

Ao analisar os movimentos sociais urbanos das últimas duas décadas no Brasil, Gohn (2010, p. 45) afirma que os mesmos estão estruturados em torno de "três subeixos temáticos": 1) Movimentos sociais nucleados pela questão da moradia; 2) Movimentos contra a violência urbana; 3) Movimentos sociais em áreas sociais e prestação de serviços públicos: educação, saúde e setor de transporte".

O movimento por moradia, desde os anos de 1980 tem uma certa centralidade nas lutas populares mais organizadas nos grandes centros urbanos. No ano de 1990 o movimento chega a perder um pouco a visibilidade, mas nos anos 2000 se recupera com a criação de movimentos como o Movimento dos Trabalhadores Sem-Teto (MTST).

Dentre os movimentos que atuam em áreas sociais de prestação de serviços públicos a autora aponta o movimento pela educação, que agrupa diversos outros movimentos como o movimento docente, estudantil e de técnicos, que atuam da pré-escola à pós-graduação, profissionais das redes públicas e privadas, exigindo melhores condições de trabalho e qualidade de serviço.

Os movimentos ao redor da questão da saúde, onde as principais mobilizações são ao redor do Sistema Único de Saúde (SUS), movimento dos agentes comunitários de saúde, movimento dos portadores de necessidades especiais e doenças específicas, movimento de solidariedade e apoio a dependentes químicos, HIV, entre outros.

Já entre os movimentos pelo transporte, seja ele marítimo, aeroviário ou terrestre, Gohn destaca os movimentos de usuários ou trabalhadores das categorias pelo transporte de ônibus, trens e metrô.

Quanto à sua organização, os movimentos sociais urbanos giram em torno de um núcleo articulador e não de um líder. Sua atuação na maior parte das vezes se dá de forma espontânea e voluntária. Podem ter o caráter policlassista, “reunindo grupos diferentes quanto à situação econômica, ou podem reunir apenas indivíduos pertencentes às camadas mais pobres da população, como no caso do movimento por moradia” (SANTOS, 2008, p. 13).

Alguns podem até ter uma estrutura organizacional formal, mas em sua maioria, a organização é mínima ou sem nenhuma organização, sendo suas lutas de maneira espontânea. Muitos dos movimentos que surgiram atualmente têm tido uma estrutura descentralizada, e por descentralizada não quer dizer desorganizada, mas sem hierarquias claras, estruturadas por colegiados, ou seja, uma organização mais aberta, organizada horizontalmente (GOHN, 2011b).

Os movimentos sociais urbanos podem ter suas táticas e ideologias direcionadas para algo revolucionário ou seguir um caminho reformista/conservador. Alguns com uma atuação de resistência e desobediência civil outros com uma pauta visando mais à institucionalização. Em alguns casos, como afirma Gohn (2010, p. 24), retrocedendo na sua forma de atuação “para antigas formas clientelistas, confundindo sua esfera de atuação com a esfera pública governamental, pelo fato de apoiarem este ou aquele político, partido ou dirigente de plantão no poder”. Enquanto algumas organizações se “colocam em movimento” em busca de mudanças, outras podem estar em movimento como apaziguadores ou

desmobilizadores de certo movimento, atendendo a certas exigências apenas para manutenção da ordem, evitando que as mudanças sejam feitas.

De acordo com Castells (2000, p. 388), “O papel da organização na formação de um movimento social é o de unir as diferentes contradições presentes nas combinações estruturais com que se relaciona”, enquanto “O papel da organização para destruir o movimento social é o de desunir as contradições”. No seu entender:

Haverá movimento social na medida em que a prática e o discurso da organização unam as contradições sustentadas pelos agentes sem desuni-las de forma fracionada (ideologia reformista) e sem fundi-las numa única oposição globalizante (utopia revolucionária) (CASTELLS, 2000, p. 389).

Outro ponto importante para compreendermos a organização dos movimentos sociais, é entender a diferença entre movimentos sociais e movimentos políticos. Boito Jr. (2014), ao falar da organização dos movimentos populares, afirma que os movimentos sociais defendem interesses pontuais de um ou mais setores das classes populares: salário, moradia, transporte, educação, saúde etc. Este tipo de luta cria organizações específicas dentro do ambiente produtivo ou de reprodução da força de trabalho e são obrigadas, queiram ou não, a se dirigir às autoridades constituídas e obrigadas a negociar com elas. São importantes e podem obter vitórias, mas não rompem com os limites que esse sistema impõe ao atendimento dos interesses das classes populares. Já o movimento político é diferente, e para esse existir é necessário um programa político geral de mudança social ou de um “projeto de sociedade”. É uma luta que envolve todas as classes da sociedade, travada pelos partidos políticos dentro do sistema, onde pressionam e podem negociar com as autoridades constituídas. Podem também lutar pela superação da sociedade existente, mas para isso necessitam conquistar o poder do Estado. O autor completa que:

É certo que um partido operário ou popular não pode se separar da luta reivindicativa. Devem considerar as reivindicações populares na definição e nas necessidades atualizações de seu programa, devem contar com a força das lutas reivindicativas inclusive para avançar na organização política das classes populares. A luta reivindicativa e a luta pelo poder podem se fortalecer mutuamente. Porém, o partido político organiza um tipo de luta, que é a luta pelo poder de Estado, que é distinto da luta reivindicativa (BOITO Jr, 2014. p. 21).

Ou seja, embora reconhecida a diferença entre movimentos reivindicatórios e políticos, eles não podem ser separados, pelo contrário, quando Lojkine (1981, p. 293-294) afirma que o movimento social é, “[...] o mais alto grau de expressão da luta de classe”, para ele,

[...] ela não se exaure absolutamente se for organizada e levada até o fim por um partido político capaz de representar os interesses da classe dominada independentemente dos partidos políticos subordinados à classe dominante (LOJKINE, 1981, p. 293-294).

Em relação a este aspecto tanto Castells (1980) como Lojkine (1981, p. 302) estão de acordo. É nessa perspectiva leninista de articulação entre o reivindicatório e o político que se encontra a capacidade de um movimento social conseguir grandes mudanças. Para Lojkine (1981, p. 298):

O alcance histórico real de um movimento social só pode ser definido pela análise de sua relação com o poder político. Logo, em vez de “parar” e de “esfriar” quando confrontado com o Estado, o movimento social será definido, em última instância, por sua capacidade de transformar o sistema socioeconômico no qual surgiu.

Castells (1981, p. 31), em uma linha muito próxima a de Lojkine, escreve que para ele, o caminho da transformação está em,

[...] desenvolver uma estratégia que consiga, concomitantemente, defender os interesses das classes populares, conquistar a hegemonia ideológica na sociedade e, baseada num consenso amplamente majoritário, democraticamente expresso, exercer o governo e transformar o Estado.

Nesta importante análise de Castells, ele deixa claro, que não se trata de barganhar votos, o autor não confunde vitória eleitoral com conquista de hegemonia. A via eleitoral só serve para despolitização, para ele, “a utilização burguesa do Estado democrático consiste em desligar as eleições do resto da vida, em separar e delimitar a política, em reduzi-la a um voto sem grande significação” (CASTELLS, 1980, p. 31).

## 2 O TRANSPORTE E OS MOVIMENTOS SOCIAIS PELO TRANSPORTE COLETIVO NO BRASIL

O transporte é um produto histórico que se desenvolve através das inúmeras determinações que o cercam. O planejamento para seu funcionamento busca atender aos interesses do modo de produção vigente.

Para o modo de produção capitalista, o transporte tem um papel fundamental desde a superação do sistema feudal à realização da revolução burguesa, pois o capitalismo não teria sido possível sem um grande investimento em transporte do excedente produzido no campo para as feiras onde aconteciam as trocas de mercadorias, o que possibilitou o surgimento dos grandes centros comerciais na Europa. Investiu-se em embarcações, descobertas de rotas marítimas, construção de portos e melhorias nas condições de estradas entre outras coisas.

Huberman (1979, p. 26) relata que um dos grandes obstáculos para intensificação do comércio nessa fase de superação do sistema feudal,

[...] era a péssima condição das estradas. Estreitas, mal feitas, enlameadas e geralmente inadequadas às viagens. E ainda mais, eram frequentadas por duas espécies de salteadores – bandidos comuns e senhores feudais que faziam parar os mercadores e exigiam que pagassem direitos para trafegar em suas estradas abomináveis. A cobrança de pedágio era uma prática comum.

Para superar esses problemas, algumas cidades como a de Champagne, na França, além de fazer o convite aos mercadores para participar de suas feiras lhes oferecia salvo-conduto para ir e voltar para suas terras. Segundo Huberman (1979, p. 32):

Isso era importante, numa época em que os ladrões infestavam as estradas. Com frequência, também, os mercadores que se dirigiam às feiras ficavam isentos dos penosos impostos e direito de pedágio, normalmente exigidos pelos senhores feudais durante as viagens. Tudo isso era determinado pelo senhor da província onde a feira se realizava.

Esses investimentos foram fundamentais para engrenar mais tarde o processo de produção capitalista (produção, distribuição troca e consumo). Neste

caso, a circulação é de suma importância, do processo em que a mercadoria é produzida até o momento de seu consumo.

Harvey (1982) apud Vasconcellos (2001, p. 36), aponta que,

A estrutura de circulação é organizada para reduzir os tempos de viagem necessários à produção e, em termos estratégicos, para incorporar novas áreas ao mercado. No primeiro caso, ela tem o objetivo implícito de acelerar a rotatividade do capital: a mobilidade do capital na forma mercadoria depende da habilidade de movimentar as mercadorias no espaço, a qual depende das condições do transporte.

Deste modo, quando falamos de transporte estamos nos referindo tanto ao transporte de mercadorias “bens de consumo” como ao transporte de outra mercadoria também fundamental para o funcionamento do sistema, o transporte da mercadoria “força de trabalho”, ou seja, o transporte do trabalhador de sua residência até o local da produção e vice-versa.

O transporte de bens de consumo acontece desde a extração da matéria prima na natureza, quando é levada para a produção para ser transformada através do trabalho, passando pelo mercado, local que acontece a troca da mercadoria, até o local em que será consumida.<sup>8</sup>

Já o transporte da força de trabalho, se faz desde a retirada do trabalhador do campo para os grandes centros urbanos<sup>9</sup>, até o transporte dentro mesmo do espaço urbano, responsável por levar o trabalhador de sua residência a seus postos de trabalho, “A mercadoria força de trabalho indispensável à produção e obtenção da mais-valia deve, portanto, ser disponibilizada ao capital onde a produção se realiza” (CARDOSO, 2008, p. 59).

Exposto isso, concordamos com Vasconcellos (2001, p. 27) quando este afirma que o transporte ou circulação “é uma necessidade física relacionada às necessidades de reprodução de grupos e classes sociais, que por sua vez são condicionadas por fatores sociais, econômicos, políticos e culturais que variam de uma sociedade para outra”.

O autor sintetiza o que foi falado até aqui dizendo que:

---

<sup>8</sup>Podemos ir ainda mais longe e falar do transporte da mercadoria descartada para o lixo após ficar obsoleto ou desnecessário.

<sup>9</sup>Temos como exemplo disso no Brasil os famosos “paus-de-arara”, veículos responsáveis por levar boa parte dos trabalhadores do sertão nordestino para as grandes capitais como São Paulo.

De um ponto de vista econômico restrito, o capital agilizar sua rotatividade para aumentar a velocidade de acumulação. Duas condições de transporte são necessárias para alcançar este objetivo. Primeiro, a entrega rápida de materiais e produtos acabados precisa ser garantida por meios adequados de transporte e circulação. Segundo, a força de trabalho precisa estar disponível nos postos de trabalho durante a jornada útil, o que é garantido pela disponibilidade de meios públicos de transporte e de meios privados para grupos selecionados. (VASCONCELLOS, 2001, p. 81)

Em outros termos, o transporte é fundamental para o modo de produção capitalista, e seu funcionamento não foge às contradições intrínsecas desse modo de produção. Da contradição central do sistema, que é a contradição entre capital vs trabalho, teremos um de seus derivados, a questão urbana. No espaço urbano, enquanto a classe trabalhadora busca por melhores condições de vida, o capital busca melhores formas de extração de mais-valia dos trabalhadores.

Nesse sentido, o conflito na área do transporte também acontece. Em seu estudo Vasconcellos (2001, p. 81) observa que:

A disponibilidade do transporte público não significa necessariamente bons serviços, mas apenas que o serviço disponível transporte os trabalhadores de suas casas até os postos de trabalho. Desde que as condições efetivas de transporte sejam aceitas pelos trabalhadores e que não ocorram movimentos de aumentos de salário para compensar os custos de transporte, o capital não tem motivos para melhorar o transporte. Mesmo quando as pressões ocorrem, o Estado pode ser chamado a usar recursos públicos para melhorar os serviços, livrando o capital de investimentos adicionais.

Entendendo isso, é possível concluir que as políticas de transporte nos moldes do atual sistema econômico, serão ofertadas para atender ao máximo às necessidades do capital e o mínimo às necessidades do trabalhador.

Na administração dessas políticas está o Estado, que historicamente vem gerindo o transporte de forma a atender aos interesses da classe dominante. Cabe ao Estado, além de oferecer toda estrutura para a produção de mercadorias, oferecer também a estrutura para a troca, distribuição e consumo da mercadoria produzida para que o ciclo de produção capitalista se complete.

Neste contexto, o transporte tem importância ainda maior para a sustentação do modo de produção capitalista. Como afirma Lowy (2014), "O carro continua sendo, desde o fordismo até hoje, a mercadoria de destaque do sistema capitalista

mundial”. Portanto, o Estado administra os espaços urbanos de forma a garantir a circulação e facilitar o consumo de automóveis e o transporte individual de passageiros é tratado como prioridade em detrimento do transporte coletivo.

Partindo desta lógica, o transporte coletivo de passageiros deve ser ofertado para atender as necessidades do mercado, dando mobilidade a força de trabalho, mas sem atrapalhar a indústria automobilística.

Nesse cenário, as contradições que se apresentam no transporte, mais especificamente no transporte coletivo, fazem parte de um grupo de contradições inseridas na Questão Urbana, onde transporte é um dos problemas enfrentados pela classe trabalhadora, ao lado da habitação, saneamento, educação, saúde, alimentação entre outros.

Tendo claro a função do transporte e sua importância para o sistema capitalista. Neste capítulo vamos apresentar como deu as políticas de transporte no Brasil e as manifestações pelo transporte que ocorreram no país.

## 2.1 AS POLÍTICAS DE TRANSPORTE NO BRASIL

Se a produção de automóveis continua sendo, desde o fordismo até hoje, a mercadoria de destaque do sistema capitalista mundial como afirmou Lowy (2014). No Brasil não é diferente, o que motivou o desenvolvimento industrial no país foram as indústrias automotivas com a chegada, a partir de 1950, da Volkswagen, Chrysler e Mercedes-Benz. Na época, o então presidente Juscelino Kubitschek deu prioridade em seu plano de desenvolvimento “50 anos em 5” à construção de rodovias em detrimento das ferrovias. Foi uma industrialização subordinada aos interesses das montadoras de automóveis. Como resultado disso, a matriz rodoviária constitui hoje a principal via de transporte no país, movimentando 60% das cargas e 90% de todos os passageiros (GODEIRO, 2012).

Se a indústria automobilística era e continua sendo um dos principais capitais operantes no país, a lógica era, e ainda é, que as políticas desenvolvidas pelo Estado acontecessem para fornecer a estrutura necessária para a acumulação de capital dessas empresas. Nesse sentido, o investimento no consumo do transporte individual tem sido prioridade em detrimento do investimento no transporte coletivo.

Em relação a este aspecto Cardoso (2008, p. 56) afirma que:



Nas últimas décadas, observou-se a transformação das maiores cidades brasileiras, e principalmente de São Paulo, em espaços eficientes para o automóvel. A frota de automóveis cresceu substancialmente, alardeada como única alternativa eficiente de transporte para as populações de níveis de renda mais alto. O sistema viário sofreu ampliações e adaptações, órgãos públicos foram implantados para garantir boas condições de fluidez para o automóvel. Dessa maneira formou-se a base para a implantação de uma cultura voltada a este modo de transporte, capaz de consumir um nível elevado de recursos.

Porém, não é só com políticas de infraestrutura que o Estado incentiva esse consumo desenfreado de automóvel, mas também no processo de troca, através de isenções e subsídios diretos do Governo Federal, como a redução do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para a aquisição de veículos de baixa cilindrada e, a nível estadual, a redução do preço do licenciamento e do IPVA concedidos aos usuários de automóveis.

A prioridade ao transporte individual com a execução de obras de infraestrutura dedicadas à circulação de automóveis e as isenções e subsídios são, para Maricato (2013b, p. 25), “Verdadeiros assaltos aos cofres públicos”, e “não guardam qualquer ligação com a racionalidade da mobilidade urbana”. A autora observa ainda que:

A desoneração dos automóveis somados à ruína do transporte coletivo fez dobrar o número de carros nas cidades. Em 2001, o número de automóveis em doze metrópoles brasileiras era de 11,5 milhões; em 2011, subiu para 20,5 milhões. Nesse mesmo período e nessa mesma cidade, o número de motos passou 4,5 milhões para 18,3 milhões (MARICATO, 2013b, p. 25).

Para Rolnik, os carros particulares, que transportam apenas 28% dos paulistanos, ocupam cerca de 80% do espaço das vias. Enquanto isso, os ônibus de linha e fretados, que transportam 68% da população, ocupam somente 8% desse espaço (ROLNIK, 2013a).

Esse investimento em transporte individual em detrimento do transporte coletivo ocorreu de forma gradual, como se pode observar nos estudos de Godeiro (2012, p. 38) em que ele afirma que “Na década de 1970, os investimentos em transportes alcançaram 1,5% do PIB. No governo de FHC se gastou, por ano, 0,3% do PIB com transporte. O governo Lula manteve esse índice durante seus dois mandatos”, demonstrando uma diminuição no investimento. Ao analisar o Rio de

Janeiro, o autor aponta que, “enquanto o bonde e o trem transportavam 70% dos passageiros em 1950, em 2004 o trem e metrô transportam apenas 7% dos passageiros”. Outro dado importante apontado por Godeiro diz respeito ao retrocesso no número de trabalhadores ferroviários no país, que em 1956 era composto por 215 mil funcionários, em 2007 passa a ter apenas 27 mil, quase o mesmo tanto de funcionários existente em 1904.

Vasconcelos afirma que enquanto o transporte individual recebe isenções e subsídios da ordem de R\$ 16 bilhões por ano, o transporte coletivo recebe R\$ 2 bilhões representando uma relação de 8 para 1 (VASCONCELLOS, 2012)

O resultado dessas políticas tem sido catastrófico. Em artigo intitulado, *Transporte urbano no Brasil: 2% do PIB para solucionar a crise da matriz metroviária*, Godeiro (2012, p. 36) apresenta alguns dados interessantes sobre os problemas relacionados ao transporte. Segundo ele, “No Brasil realizam 150 milhões de viagens por dia. Destes, 59% são motorizados e somente 3% são de metrô e trem. Surpreendentemente, 38% das viagens são feitas a pé”. Sua pesquisa aponta ainda que,

[...] a matriz rodoviária é responsável por 40 mil mortes por ano no Brasil, vítimas de acidente de trânsito, segundo a ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres). Este é o resultado da matriz rodoviária que já possui uma frota de 34,8 milhões de veículos, um veículo para cada 5 habitantes, de acordo com os números de 2011. Segundo a mesma agência, o prejuízo com o congestionamento nas 10 maiores cidades brasileiras é de R\$ 460 bilhões por ano (13% do PIB do Brasil), valor que, investido no transporte público, resolveria o caos do trânsito nas grandes cidades brasileiras. Em 2009 produziu um recorde de engarrafamento em São Paulo de 293 quilômetros, congestionamento equivalente à distância entre Natal e Recife.

Quanto aos problemas com congestionamento, Maricato (2013b, p. 25) afirma que “A velocidade média dos automóveis em São Paulo, medida entre as 17h e 20h em junho de 2012, foi de 7,6 km/h, ou seja, quase igual a da caminhada a pé. Durante o período da manhã, a velocidade média sobe para 20 km/h – ou seja, a mesma de uma bicicleta”.

De acordo com a arquiteta urbanista Raquel Rolnik (2013a) “Todos os dias, os paulistanos gastam, em média, 2h e 42 minutos para se locomover na cidade. Por mês, são dois dias e seis horas passados no trânsito. Por ano, chegamos a passar, em média, 27 dias presos em congestionamentos.” O resultado da pesquisa

realizada pela autora revelou que “o tempo gasto pelos usuários de transporte público em seus deslocamentos é 2,13 vezes maior do que o de quem usa o transporte individual”.

Outro problema que surge dessa lógica de priorizar o transporte individual está nas consequências na saúde da população e da Terra. Vasconcellos (2014), com dados de 2010, afirma que “o transporte individual foi responsável por 87% das emissões de poluentes locais (que afetam a saúde das pessoas) e por 64% das emissões de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), principal poluente do efeito estufa, que afeta a saúde da Terra”.

Representante do Movimento Passe Livre (MPL), em entrevista, em Julho de 2013, afirma que o incentivo ao uso de transportes individuais, principalmente ao uso de motos provocou, além do aumento da poluição e de acidentes, aumento nos gastos com saúde pública.

Dados do Ministério da Saúde mostram que, em 2010, 42.844 pessoas morreram nas estradas e ruas do país. Deste total, 10.820 acidentes envolveram motos. No mesmo ano, o gasto total do Sistema Único de Saúde (SUS) com acidentes de trânsito foi R\$ 187 milhões. Só com internação de motociclistas foram gastos R\$ 85,5 milhões. (PEDUZZI, 2013)

Em seus estudos sobre o transporte, Vasconcellos (2012) afirma que,

[...] motos poluem 15 vezes mais e gastam 2 vezes mais energia por passageiro que os ônibus, ao passo que os automóveis poluem 11 vezes mais e gastam 4,5 vezes mais energia. Quanto aos acidentes, as motocicletas têm um custo 19 vezes superior ao do ônibus, enquanto o valor para os autos é de 2,7 vezes.

Segundo o mesmo autor, com esses números, o Brasil está, por habitante, com índices entre 4 e 6 vezes superiores aos dos países desenvolvidos, sendo que especialmente a partir dos anos 2000, o incentivo à universalização do uso da motocicleta, sem os devidos cuidados com a segurança dos seus usuários, levou à morte 72 mil pessoas, uma das maiores tragédias sociais do Brasil (VASCONCELLOS, 2012)

De acordo com a Constituição Federal de 1988 o transporte público constitui um serviço público essencial, assim como os serviços de saúde e educação, até porque, como afirma Gohn (2010, p. 80), o transporte “é vital para o dia a dia de um

país, em todas as suas modalidades, e atinge a todas as classes e camadas sociais. É um fator importante, e que colabora na definição das condições de vida da população na cidade”.

Ainda que os problemas de mobilidade afetem de forma geral a sociedade, ou seja, de forma direta ou indireta atinja a todos, Maricato (2013b, p. 24) chama a atenção para o fato de que “é das camadas de renda mais baixas que vai cobrar o maior preço em imobilidade”.

Esta imobilidade bloqueia os cidadãos de baixa renda à vida social, deixando-os sem acesso a cultura, lazer ou entretenimento, “privilégios” apenas de quem possui carro e renda mais elevada. Uma família de quatro pessoas residente na periferia de Cuiabá/MT que queira ir a um evento no centro da cidade, por exemplo, gastará um total de R\$ 24,80, inviável para as famílias que sobrevivem com R\$ 778,00 mensais apenas.

Vasconcellos (2001, p. 12) defende que:

As políticas de transporte urbano constituem um instrumento muito importante para apoiar o gerenciamento do crescimento urbano e a melhor distribuição da riqueza, o que não pode ser feito dentro dos parâmetros atuais. Na realidade, as metodologias disponíveis têm sido utilizadas para reproduzir as desigualdades, para orientar um crescimento urbano ineficiente em termos ambientais e excludente em termos sociais.

As situações anteriormente mencionadas expressam o colapso do transporte urbano de passageiros no Brasil, resultado dos baixos investimentos no setor, investimentos que obedecem a uma lógica, a lógica do capital.

No que se refere ao transporte coletivo, a sua gestão vai envolver interesses de diversos setores, dentre eles: as grandes empresas automobilísticas, empresas privadas que oferecem o serviço de transporte coletivo, empresas da construção civil que atuam na realização de obras de mobilidade, políticos do poder executivo e legislativo, órgãos reguladores, trabalhadores do setor de transporte (motoristas, cobrador, mecânicos), os usuários do serviço, entre outros.

O resultado desse conflito de interesses é a precária condição de transporte que é oferecido a um custo muito alto para o usuário, uma vez que o responsável por essa política, o Estado, está sujeito às forças do mercado.

O transporte, assim como outras políticas sociais no Brasil, nas palavras de Cardoso (2008, p. 11) “passa a viver, mais do que nunca, em torno do limite de fazer algo pela pobreza desde que não diminua a capacidade de pagar juros da dívida pública”. Para autor, neste momento evidenciam-se as seguintes tendências do Estado para com as políticas sociais:

(1) A descentralização, mais conhecida como municipalização dos serviços públicos e encargos, mas não do orçamento, antes empenhado neste serviço, assim como do poder decisório. Tendência esta, sempre associada à privatização de serviços e empresas públicas rentáveis; (2) A política dos mínimos sociais (renda mínima, bolsa escola, etc.) que busca amenizar conflitos e permitir a “sobrevivência” da população pauperizada; (3) A multiplicação das parcerias público/privado (PPPs), agora traduzidas em Lei (Nº 11.688, de 19 de Maio de 2004), para desenvolvimento de qualquer obra “pública” de impacto social ou importante para o desenvolvimento econômico do país. (CARDOSO, 2008, p. 11)

No que se refere ao transporte coletivo, com a municipalização o Governo Federal afasta-se cada vez mais da questão, direcionando os recursos federais e as fontes do Orçamento Geral da União e do BNDES apenas às obras de grande porte como ferrovias, metrô, corredores de ônibus, etc. Outras fontes de renda que poderiam contribuir no transporte como Fundo Nacional de Segurança e Educação para o Trânsito (Funset) e o Seguro de Danos Pessoais Causados por Veículos Automotores de Vias Terrestres (DPVAT) foram contingenciados pelo Ministério da Fazenda. Até mesmo arrecadações que por lei deveriam ser destinadas para o transporte, não têm sido destinadas para tal. Exemplo disso são os recursos provenientes da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE). De acordo com o artigo 177 da Constituição eles se limitam a investimentos no setor de transporte, porém, entre 2002 e 2008 a arrecadação total do CIDE foi de R\$ 51,8 bilhões e o governo investiu apenas R\$ 19,9 bilhões (GODEIRO, 2012; VASCONCELLOS, 2014).

O poder de decisão e a gestão do transporte coletivo estão sob responsabilidade das prefeituras, tendo o poder político nos municípios (executivo e legislativo) controle enorme sobre os serviços prestados, onde o que se evidencia são contratos precários de concessão na maioria das cidades que necessitam de transporte coletivo, com as empresas prestadoras do serviço praticamente livres de

auditorias públicas, passando apenas por procedimentos formais mínimos de contabilidade.

As Parcerias Público Privado (PPP) no transporte coletivo se transformam em um negócio praticamente sem risco para os empresários. Nesse processo, o poder público em geral fica responsável por todo investimento em infraestrutura, não lucrativo, deixando para as empresas apenas as atividades de grande retorno financeiro.

Um ponto interessante a ser observado, é que grande parte dessas empresas são ou foram grandes patrocinadoras de campanhas eleitorais de candidatos a prefeitos e vereadores, deixando claro aquilo que Chico Buarque diz em sua canção “Quem paga a banda escolhe a música”. De alguma forma mais tarde os políticos eleitos terão que compensar o investimento dos empresários em suas campanhas.

Na contramão do modelo de transporte coletivo hegemônico no país, é possível identificar algumas iniciativas visando melhorar a qualidade do serviço para os usuários com a redução ou mesmo eliminação da tarifa, através de modelos de gestão que propõem o subsídio do Estado às empresas privadas ou até a estatização total do serviço. Exemplo disso é o projeto Tarifa Zero proposto na gestão de Luíza Erundina (PT) como prefeita de São Paulo entre 1989 e 1993.

Este projeto visava a criação de um “Fundo de Transporte” através do aumento na arrecadação do IPTU. Quem tinha mais imóveis pagava mais, quem tinha pouco pagava pouco e quem não tinha nada não pagava nada. A proposta visava extinguir o pagamento da passagem no ato do embarque e as empresas seriam remuneradas pelo serviço prestado e não por passageiro transportado, fazendo com que a mobilidade na cidade deixasse de ser tratada como mercadoria, assegurando o acesso da população ao direito de usufruir a cidade e todos os seus benefícios (SINGER, 1996). Todavia, o projeto sofreu grande resistência e não foi aprovado, e vem sendo pautado por movimentos sociais em todo o Brasil nos últimos anos.

Projetos como este ganham força principalmente quando se observa que a política de transporte coletivo gratuito é uma realidade em algumas cidades pelo mundo, como em Baltimore (EUA), cidade com 600 mil habitantes, em que os ônibus são todos gratuitos; Changning e Changzhi (China) que em 2008 e 2009, respectivamente, aboliram a tarifa que passou a ser subsidiada pelos cofres públicos e, ainda, em Talinn (Estônia), que os custos com o transporte são cobertos pelo

estímulo à economia, ao possibilitar que a população se movimentasse mais aos fins de semanas gastando mais no comércio e com atividades culturais.

No Brasil, o transporte coletivo gratuito já é realidade em algumas pequenas cidades como em Porto Real (RJ) e Agudos (SP), e a abolição da tarifa provocou um aumento de aproximadamente 60% entre os usuários do transporte coletivo.

É importante ressaltar, no entanto, que a implantação do transporte coletivo gratuito mexe não apenas com a tarifa, mas com toda a lógica econômica, política, social e cultural da cidade, modificando inclusive, sua organização. Por isso, é preciso compreender que os problemas de transporte referem-se à lógica urbana e devem ser entendidos a partir desse contexto.

[...] mais do que melhorar o serviço prestado e diminuir o preço das passagens, é preciso democratizar os espaços das cidades, ampliando a mobilidade e descentralizando os investimentos em infraestrutura, que atualmente se encontram presentes majoritariamente nos espaços nobres e centrais das grandes metrópoles (PENA, 2014).

Nas últimas décadas algumas políticas têm sido implantadas visando a melhoria do transporte coletivo, como a obrigatoriedade de ar-condicionado, elevadores para PNE's, faixas exclusivas para ônibus, bilhete único, passe-livre estudantil entre outros. Porém, estamos longe de uma transformação efetiva no sistema de transporte coletivo. Essa transformação só será possível com a mudança de perspectiva na sua concepção e gestão, que a mobilidade humana no espaço urbano não seja vista como uma mercadoria, visão predominante na sociedade brasileira desde o surgimento do transporte coletivo.

As questões aqui abordadas deixam explícitas a necessidade de se romper com esse padrão insustentável de mobilidade, e priorizar uma política de transporte coletivo gratuito reduzindo assim alguns gargalos excludentes em nossa sociedade, dando melhores perspectivas a população.

## 2.2 OS MOVIMENTOS SOCIAIS POR TRANSPORTE COLETIVO NO BRASIL

O mês de junho de 2013 ficou marcado pelo grande levante da população brasileira, com milhares de pessoas ocupando as ruas em todo o país para protestar e mostrar sua indignação. Esses atos foram motivados pelas mais diversas pautas:

efetivação dos direitos sociais, através da ampliação e melhoria dos serviços públicos - educação, saúde, segurança pública e a inclusão, influenciada pela mídia, da pauta contra a corrupção e a impunidade.

A fagulha desse processo começou com as manifestações dos movimentos sociais pelo transporte coletivo, que foram às ruas por conta do aumento da passagem nas principais capitais brasileiras como São Paulo, Rio de Janeiro, Florianópolis, Goiânia entre outras. Após sofrerem grande repressão do Estado, esses movimentos acabaram potencializando suas pautas, adquirindo proporções inimagináveis. Guardadas as devidas proporções, em Cuiabá não foi diferente.

Vainer (2013, p. 36) em artigo elaborado especialmente para análise dos acontecimentos de junho 2013, lembra uma frase do Mao Tse-Tung, em que ele afirma que “uma fagulha pode incendiar uma pradaria” para explicar que,

[...] qualquer esforço de análise que pretenda examinar os protestos em curso desde uma perspectiva histórica deve dirigir seu olhar direto não para a fagulha que deflagra o incêndio, mas para as condições da pradaria, que, estas sim, explicam porque o fogo pode se propagar. A pradaria, como agora se sabe, estava seca, pronta para incendiar-se.

O movimento pelo transporte coletivo foi a fagulha para as manifestações de junho, porém, sua propagação só foi possível pelas condições existentes naquele momento, ou seja, um cenário regido pelo capital monopolista, em que a cidade expressa a agudização das contradições geradas por um desenvolvimento acompanhado de crescente desigualdade social, violência urbana, favelização, degradação ambiental, serviços públicos precários entre outros, para atender a lógica do mercado.

Essas foram algumas das condições que permitiram que o incêndio tomasse tal proporção. Neste sentido, as edições dos megaeventos da Copa das Confederações 2013 e da Copa do Mundo de 2014, foram fatores que certamente contribuíram para existência dessa onda de protesto. Não só pela atenção da mídia do mundo inteiro em nosso país, mas também porque deixou claro o papel do Estado como ferramenta de criação de políticas que beneficiam o grande capital, como a Lei Geral da Copa, as remoções forçadas e a limpeza étnica e social das áreas que receberam investimentos para os eventos (VAINER, 2013).



Neste sentido, há muito se observa a incapacidade do atual modelo de sociedade em lidar com o intenso processo de urbanização aos moldes do capital. As contradições existentes na sociedade de classes, no caso desta, a contradição entre capital vs trabalho se expressa no espaço urbano gerando e agravando a questão urbana.

No atual modelo de cidade, o espaço urbano é utilizado como forma de exploração da força de trabalho fora do ambiente de produção. Essa exploração é possível através dos meios de consumo individual e coletivo (transporte, saúde, educação, alimentação entre outros). Meios de consumo de suma importância para garantir a sobrevivência da população e que, como observa Gohn (2011b, p. 269), “Muitas vezes só são possíveis de ser usufruídos a nível coletivo”. Fica sob a responsabilidade do Estado, a criação das estruturas urbanas e a disponibilização dos bens e serviços de consumo coletivo, isto é, custear o processo de urbanização para melhor funcionamento do modo de produção capitalista (produção, distribuição, troca e consumo).

Todavia, a partir do momento que esses bens e serviços de consumo coletivo começam a dar lucro ou criam um potencial lucrativo, instituições privadas adentram a essa economia, seja fornecendo bens de consumo individual (carros, planos de saúde entre outros) seja fornecendo bens e serviços que costumam ser ofertados pelo Estado, como o transporte público e saúde.

As políticas de transporte têm sido produzidas e executadas nessa lógica. No Brasil, nos últimos 60 anos, observa-se uma deterioração do transporte coletivo em virtude do investimento no transporte individual, beneficiando o grande capital. Para Godeiro (2012, p. 32) “o não investimento do Governo Federal em ferrovias é um exemplo disso”. O autor afirma ainda que “o Brasil priorizou o investimento em rodovias atendendo aos interesses das grandes montadoras de automóveis”. Outro ponto importante nesse processo foi a perda do controle sobre o transporte da esfera federal para estados e municípios.

Em consequência da adoção dessas políticas, presenciamos hoje um enorme crescimento do transporte individual, porém, tal lógica de mobilidade é extremamente prejudicial, além dos prejuízos com congestionamentos nas grandes cidades, temos como consequência um número muito elevado de mortos todo ano na matriz rodoviária do país. Apesar de tudo isso, o capital não se satisfaz apenas com as políticas que priorizam o transporte individual adentrando seus negócios nos

transportes coletivos, transformando o que era para ser um direito em mais uma mercadoria. Tibúrcio (2013) comenta que:

Há décadas as empresas concessionárias exploram o serviço de transporte coletivo nas maiores cidades do País com olhos apenas de empresários, com o beneplácito do poder público. Cobram, quando não exigem, o cumprimento de apenas um lado dos contratos, o que lhes permite o aumento periódico das tarifas, esquecendo-se da necessária contrapartida, qual seja, a constante melhoria dos serviços prestados. Ao contrário, o que se vê é a significativa deterioração no tratamento do usuário do transporte coletivo.

É no seio dessas contradições que surgem os movimentos sociais pelo transporte coletivo, que nos últimos dez anos têm chamado a atenção com manifestações na cena pública em várias partes do país como em Salvador, em 2003, onde os estudantes pularam os muros das escolas para protestar contra o aumento da passagem. Esse movimento ficou conhecido como a Revolta do Buzu e parou a capital baiana por quase uma semana.

Os acontecimentos de Salvador constituem um marco para a formação e organização dos movimentos pelo transporte coletivo que explodiram em 2013 por todo o país. Ao ser registrada em documentário e distribuída pelas escolas do Brasil, a Revolta do Buzu inspirou a organização de coletivos em outras cidades do país para discutir o transporte público e a possibilidade de sua gratuidade. De acordo com o Movimento Passe Livre (2013, p. 14):

Em 2004, os mesmos estudantes que assistiram àquelas imagens e as debateram pulariam os muros de suas escolas pouco tempo depois, para se juntar às manifestações da Revolta da Catraca, em Florianópolis, em 2004. Ocupando terminais e bloqueando a ponte que dá acesso à ilha, os protestos forçaram o poder público a revogar o aumento e serviram de base para a fundação do MPL no ano seguinte.

Além do documentário sobre a Revolta do Buzu, outro documento muito importante para o estudo sobre a possibilidade do transporte gratuito é o projeto Tarifa Zero. Formulado pelo então Secretário de Transportes da Prefeitura de São Paulo na gestão da prefeita Luiza Erundina, Lúcio Gregori, no início da década de 1990, o projeto defendia a tese de subsídio total da tarifa.

Em janeiro de 2005, durante o Fórum Social Mundial de Porto Alegre, vários desses coletivos que já existiam há alguns anos e levaram a cabo importantes lutas como a de Salvador (BA) em 2003 (LOWY, 2014), criam o então Movimento Passe Livre (MPL), elaborando uma carta de princípios (revisada e ampliada em 2007 e 2013) que o define como,

[...] um movimento horizontal, autônomo, independente, apartidário, mas não antipartidário, [...] cujos coletivos locais, federados, não se submetem a qualquer organização central. Sua política é deliberada de baixo, por todos, em espaços que não possuem dirigentes, nem respondem a qualquer instância superior (MPL, 2013, p. 15).

É importante ressaltar, no entanto, que a luta pelo transporte público não é recente e nem se limita aos últimos dez anos de nossa história, pelo contrário. Pichações, ônibus incendiados e outras manifestações de insatisfação contra a precariedade do transporte coletivo não são incomuns nos grandes centros urbanos do país, expressando-se desde o início do processo de urbanização de suas principais capitais.

Já no final do século XIX é possível identificar registros de reivindicações por melhorias no transporte coletivo. De acordo com Gohn (2011a, p. 51), em 1879 “Representantes dos setores populares tentaram entregar ao Imperador um memorial protestando contra o preço das tarifas dos bondes”, porém sem sucesso uma vez que não foram recebidos pelo Imperador.

A partir daí, ocorreram, por diversas vezes na história do Brasil, mobilizações pelo transporte. Em 1880, no Rio de Janeiro, acontece a Revolta do Vintém, que nas palavras da Gohn (2011a, p. 54) foi uma:

Revolta popular contra a cobrança de impostos que incidiam sobre o sistema de transporte coletivo [...]. Os bondes, ou carris como a denominavam, eram explorados por várias companhias, entre elas uma norte-americana: a Garden Railroad Co. Esta companhia havia se comprometido a pagar o novo imposto, calculado na base do número de usuários que se utilizavam de seus serviços, e parcelado. Mas as demais companhias que operavam não concordaram e o novo imposto foi transferido para o valor da passagem do usuário.

De acordo com Gohn (2011a, p. 54) cerca de 4.000 pessoas foram às ruas para reclamar ao Imperador. Esses populares ao serem reprimidos, em ato de revolta arrancaram trilhos e arremessaram pedras contra a guarda para se

defenderem. O quebra-quebra fez com que o comércio em algumas regiões ficasse fechado por alguns dias.

Em 1902 há registro de reivindicações populares pela ampliação do número de veículos nos horários de maior movimento. Em 1909, os protestos são contra os péssimos serviços dos bondes (GOHN, 2011a; SANTOS, 2008).

Após a década de 1940, metrópoles como São Paulo, Rio de Janeiro e Salvador exercerão, em diversos momentos da história, protagonismo nas mobilizações espontâneas como quebra-quebras e depredações de veículos de transporte coletivo, com duração de vários dias (GOHN, 2011a; SANTOS, 2008; MOISÉS E MARTINEZ-ALIER, 1978).

Exemplo disso ocorreu em 1947 em São Paulo, quando, segundo relatos de Santos (2008, p. 109-110), “um ônibus e alguns bondes foram depredados durante praticamente um dia inteiro, após o aumento da tarifa”. Moisés e Martinez-Alier (1978 p. 57) referindo-se a esses mesmos acontecimentos acrescentam que,

[...] a resposta de amplos setores populares foi a onda de quebra-quebras e depredações que atingiram, em diversos pontos da cidade, ônibus e bondes. Os tumultos duraram praticamente um dia inteiro e só foram controlados pela intervenção de tropas armadas de metralhadoras e bombas, após os revoltosos terem tentado invadir a sede da Prefeitura Municipal, onde desejavam exigir satisfação do prefeito da capital que teve que fugir por uma porta dos fundos do prédio.

Em 1956, no Rio de Janeiro, em protesto contra o aumento da passagem dos bondes, vários estudantes sentaram nos trilhos impedindo a circulação dos mesmos, seguindo-se quebra-quebras, bondes incendiados e ocupação da sede da UNE (GOHN, 2011a, p. 98).

Em maio de 1959, em Niterói, então capital fluminense, ocorre uma revolta popular que para alguns autores, foi uma das mais violentas contra as condições de transporte. O transporte coletivo que motivou a ação foram as barcas, modal que fazia a travessia de aproximadamente 100 mil pessoas por dia de Niterói para o Rio de Janeiro.

A revolta aconteceu, segundo Nunes (2000, p. 19), por causa do “atraso das barcas, e levou milhares de pessoas a enfrentar e derrotar um grupo de fuzileiros navais que fugiu após metralhar a multidão e esgotar a carga das armas”.

A população, em ato de revolta, destruiu as instalações onde ficavam as barcas usando paus, pedras, barras de ferro e ateando fogo no local com coquetéis *Molotov*. O conflito se manteve por todo o dia e se espalhou para vários outros pontos da cidade, o que ocasionou muita destruição, saques e incêndios. A revolta chegou à residência dos proprietários da *Cia. Cantareira* (empresa dona das barcas e responsável pela travessia), e suas casas foram saqueadas e destruídas. A Marinha, mesmo condenando o comportamento dos manifestantes, fez crítica à ganância dos grupos econômicos (NUNES, 2000; SANTOS, 2008).

A década de 1970, período em que ocorre a consolidação do processo de industrialização e urbanização do país, tem consequências diretas sobre as condições de vida dos trabalhadores, uma vez que se trata de uma industrialização periférica em que o Estado não assegurou as condições necessárias à reprodução da força de trabalho. Com o êxodo rural ocorrido nesse período, os subúrbios nas principais cidades como Rio de Janeiro e São Paulo cresceram e o custo de vida aumentou significativamente submetendo um contingente bastante expressivo da sociedade brasileira a condições de vida muito precárias, sem a infraestrutura necessária para amenizar os baixos salários.

Somando isso tudo à conjuntura política em 1974 (com uma década de vigência do regime autoritário), os anos de 1974 a 1976 foram marcados por grande movimentação em torno dos transportes. As manifestações espontâneas de quebra-quebras voltam a surgir e, assim como em São Paulo em 1947 e Niterói 1959, esses atos foram marcados por muita violência (MOISÉS E MARTINEZ-ALIER, 1978).

Em 1981, o Movimento Contra a Carestia em Salvador levou às ruas um movimento contra o aumento da passagem de ônibus em vários bairros da cidade e os protestos também acabaram em quebra-quebras, que se espalharam por várias cidades brasileiras (GOHN, 2011a).

No mesmo ano em São Paulo, o Movimento Contra a Carestia, além de outros como o Movimento dos Moradores de Favelas, Sindicatos dos Trabalhadores e Comissões de Moradores de Bairros se solidarizam aos atos de protestos motivados pelos atrasos dos trens e cerca de 15 mil trabalhadores destruíram estações e locomotivas (SANTOS, 2008).

Para Gohn (2011a, p. 131), as mobilizações que acontecem no início dos anos de 1980,

[...] ocorreram devido ao acirramento da crise econômica, ao desemprego e ao aumento desproporcional ocorrido nas passagens de ônibus naqueles anos, levando ao aumento de usuários de trem, por ser mais econômico. Entretanto, a defasagem tecnológica, o estado precário dos trens, os atrasos e quebras constantes levaram a população usuária a atos de rebeldia e de revolta espontânea, a movimentos de massa, não controláveis por qualquer organização.

Os movimentos sociais pelo transporte coletivo, assim como vários outros movimentos sociais urbanos desse período, surgiram da combinação estrutural de crise econômica, desemprego e degradação das condições de vida da população trabalhadora, que, além dessas contradições acumulam várias outras.

Contradições urbanas estas, resultado do projeto econômico sobre o qual se estrutura nosso atual modelo de sociedade, o modo de produção capitalista, que gera a Questão Social. Apoiamo-nos nesse posicionamento, pois se o modelo de urbanização é moldado pelo modo de produção vigente para atender o interesse da classe dominante, entendemos ser pertinente atribuir as contradições que surgem delas, ao projeto econômico vigente.

No Brasil, o fator central que contribuiu para a formação dos movimentos sociais urbanos foi o rápido, porém tardio processo de industrialização, forçando também uma rápida e desorganizada urbanização para atender as necessidades capitalistas de produção. Ou seja, a contradição capital vs trabalho gerando desigualdade social e uma incapacidade de fornecer uma urbanização com um mínimo de dignidade. Das contradições do urbano capitalista e do desenvolvimento das relações capitalistas, surgem os movimentos sociais urbanos de acordo com as peculiaridades da formação histórica, social e econômica do país.

As contradições do urbano capitalista, sejam elas na produção de capital ou na reprodução da força de trabalho, aparecem e geram respectivamente os movimentos clássicos (que acontecem dentro do processo de produção do transporte) e os movimentos sociais urbanos (que acontecem na esfera da reprodução da força de trabalho). O trabalhador que era explorado no processo de produção de capital, passa a ser também explorado cada vez mais durante a reprodução da sua força de trabalho (MONTAÑO E DORIGUETTO, 2011; GOHN, 2011; KOWARICK, 1993).

O transporte coletivo está necessariamente inserido nesta lógica de urbanização e suas contradições acontecem no processo de reprodução da força de

trabalho. Como pôde ser observado neste item, os movimentos pelo transporte coletivo surgiram primeiramente nas principais metrópoles do país, pois foi nesses espaços que a industrialização chegou com mais força e as contradições urbanas são mais evidentes, prejudicando de forma mais acentuada a população que neles vivem.

A possibilidade e a capacidade de organização desses movimentos sociais também estão diretamente relacionadas à conjuntura política, social e econômica. Durante o regime autoritário as manifestações foram realizadas de forma espontânea, desorganizadas, e com maior frequência de forma isolada nas periferias urbanas. Todavia, com a abertura política surge a possibilidade de organização, articulação e centralização desses movimentos, não deixando de acontecer as manifestações espontâneas.

Na década de 1980, marcada pela redemocratização do país, os movimentos pelo transporte coletivo se ramificaram pelos grandes centros urbanos do Brasil. Neste período, o apoio de ONGs que trabalhavam em torno da questão urbana foi muito importante para a problematização dos transportes coletivos, produzindo e distribuindo materiais demonstrando o quanto o transporte ruim prejudicava o dia-a-dia do trabalhador.

Doimo (1995, p. 116) relata que, neste período, mais exatamente em 1984,

[...] foi possível a realização do I Encontro Nacional sobre a Participação Comunitária em Decisões de Transporte, do qual resultou decisão, por um lado, da criação da ANLUT – Associação Nacional de Luta pelo Transporte, com representantes de nove estados brasileiros, e por outro lado, do incremento da ANTP – Associação Nacional de Transporte Público, fundada em 1977 e constituída por entidades públicas e privadas ligadas aos transportes coletivos urbanos.

A pauta do transporte nos anos de 1980 também foi abordada pelo Partido dos Trabalhadores (PT), e dessa luta surgiram muitas de suas lideranças, que mais tarde ocuparam cargos eletivos como Luiza Erundina, Celso Daniel, Eloi Pietá e Tereza Lajolo, que, quando candidatos, estabeleceram o transporte como prioridade. Porém, suas gestões demonstraram encaminhamentos diferentes (DOIMO, 1995).

Com as mudanças conjunturais pós-redemocratização, nos anos de 1990, não só os movimentos pelo transporte, mas vários outros (moradia, saúde, educação etc.) que nos anos de 1970 e 1980 saíram às ruas com manifestações

reivindicativas também sofrem mudanças. O cenário de crise instaurado pela globalização econômica e pela adoção de políticas neoliberais no país fizeram com que esses movimentos sociais perdessem visibilidade e sofressem um processo de desmobilização. Nas palavras da Gohn (2001),

[...] a conjuntura passa a exigir desses movimentos um outro tipo de atuação, não tanto reivindicação, mas de uma atuação mais propositiva, no sentido de participar de algumas frentes de trabalho, participar de alguns programas, porque, justamente, o Estado, que é o outro grande eixo dessas mudanças, passa a ser mais um gestor controlador e menos executor de trabalhos, de frentes na área das políticas sociais. E esse Estado gestor vai fazer, parcerias com entidades da sociedade civil e essas entidades, vão criar espaços para a participação social institucionalizada, organizada. Vários movimentos sociais, que antes estavam apenas demandando, reivindicando, neste segundo momento, estão em várias dessas frentes participando efetivamente, em termos de algumas políticas focalizadas, algumas políticas pontuais, na construção de determinadas frentes que buscam dar respostas aos problemas sociais.

No início deste século, como vimos anteriormente com a Revolta do Buzu em Salvador e a Revolta da Catraca em Florianópolis, as lutas pelo transporte coletivo passam a ter certo protagonismo entre os estudantes secundaristas e universitários que através de coletivos organizaram o fechamento de ruas, catracas, ocupação de órgãos públicos entre outras ações, contra os ataques sofridos no transporte para beneficiar os empresários que o controlam, exigindo, além do passe livre, mudanças radicais nas políticas de transporte.

É neste contexto que se desenvolve e se amplia a luta pelo transporte público no país. Dessas lutas participam trabalhadores e estudantes que, mais do que a redução no preço, reivindicam o fim da cobrança da tarifa. Em outras palavras, o direito a viver na cidade, o que pressupõe circular pela cidade e poder usufruir do patrimônio público (arquitetônico, artístico e cultural) existente nos centros urbanos.

O acesso ao transporte público é condição imprescindível não apenas para a democratização do espaço urbano, mas também para o acesso dos excluídos aos direitos civis, políticos, sociais, culturais e ambientais. Por esse motivo, é muito comum aos movimentos pelo transporte se aliarem estrategicamente aos movimentos por saúde, moradia e outros, que estão diretamente ligados e necessitam do transporte.



Um fato curioso é que dentre estas, as lutas pelo transporte é a que mais teve aproximação de militantes com a ideologia marxista. Isso se justifica para Doimo (1995, p. 115), porque “a carência de transporte coletivo no espaço urbano sempre foi saudada como aquela que mais se aproxima das relações capital vs trabalho, pela conexão que o transporte faz entre as esferas da produção e da reprodução”. As outras (saúde, moradia, etc), por não fazerem essa ligação de uma forma mais clara, mascaram melhor a origem da contradição em que atuam.

Assim como em qualquer outro movimento social, observamos mudanças na dinâmica dos movimentos pelo transporte coletivo, nas suas formas de organização e luta e nas suas pautas, que se expressaram de acordo com as mudanças econômicas e sociopolíticas ocorridas em cada conjuntura, passando de mobilizações espontâneas e quebra-quebras para movimentos organizados, ou seja, para mobilizações e manifestações planejadas, com táticas específicas e agitações próprias. Assim, se nos anos 1970 e 1980 as manifestações pelo transporte coletivo foram incentivadas e organizadas por movimentos com pautas mais amplas como o Movimento Contra a Carestia, os Conselhos Eclesiais de Base (CEB's) e Associações de Moradores de Bairros, mais recentemente o mesmo, se expressa por coletivos que tem o transporte coletivo como pauta central, não deixando de se articular com outros movimentos e pautas.

O MPL é exemplo de movimento que tem a centralidade no transporte coletivo, organizando-se de forma horizontal, autônoma, independente e apartidário, mas não anti-partido. Esses movimentos realizam estudos mais aprofundados sobre o transporte e se organizam não apenas para os ataques sofridos de forma imediata, mas para conquistas de direitos a mais. Almejam e propõem mudanças radicais nas políticas de transporte existentes.

### 3 URBANIZAÇÃO E TRANSPORTE COLETIVO EM CUIABÁ

Este capítulo está dividido em três partes. A primeira trata do processo de urbanização do município de Cuiabá desde sua formação até os dias atuais, e o processo demográfico que passou a cidade. O objetivo neste ítem é apresentar a formação urbana do município em que foi desenvolvida a pesquisa.

Na segunda parte trouxemos o processo histórico que se passou a política de transporte no município de 1985 a 2014. Expondo de forma breve o processo político que ocorreu nesses últimos 30 anos, as transformações do órgão gestor do transporte e as empresas envolvidas.

Na terceira parte apresentamos as principais denúncias e reivindicações relacionadas ao transporte coletivo no período investigado de 1985 a 2014, para termos um panorama geral das reclamações que mais aparecem nessas três décadas.

#### 3.1 A FORMAÇÃO URBANA E DEMOGRÁFICA DE CUIABÁ

O município de Cuiabá, capital do estado de Mato Grosso, localizado no centro da América do Sul, tem uma população estimada em 580.457 habitantes pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) no ano de 2014. E uma população de 850.073 habitantes referentes a sua conurbação com a cidade de Várzea Grande, fazendo estas duas cidades parte da Região Metropolitana do Vale do Rio Cuiabá, criada em 2009 que atualmente já contabiliza mais de um milhão de habitantes. Teve seu processo de formação iniciado na primeira metade do século XVIII (CUIABÁ, 2011).

O processo de urbanização de Cuiabá se deu devido a grande descoberta de ouro na região em 1718, com empreitada de bandeirantes paulistas chefiados por Pascoal Moreira Cabral na região hoje conhecida como Coxipó, e logo em seguida, em 1722 com a descoberta de uma quantia ainda maior de ouro às margens do córrego da Prainha por Miguel Sutil. Na região formou-se o centro de Cuiabá.

Com o passar do tempo, outras regiões foram se formando, como a do Porto, localizado a uma distância aproximada de 1,5 quilometro do centro, ligando Cuiabá ao centro político-econômico do Brasil com as navegações nas bacias do Rio

Paraguai e do Prata. A construção do Porto formou ali um núcleo urbano às margens do rio Cuiabá, o que contribuiu bastante para a expansão da cidade.

Demograficamente falando, nos séculos XVIII e XIX, o município passa por períodos de fluxo e refluxo migratórios, “passando de uma das cidades mais populosas do país entre 1722 a 1726, a cidade ‘fantasma’, quando terminou o ciclo do ouro, a região viveu um período de empobrecimento e de esquecimento” (FERREIRA, 1993, p. 11)

Figura 1: População residente em Cuiabá e Várzea Grande

Ano	Cuiabá		Varzea Grande		Cuiabá e Varzea Grande
	População	I % a.a.	População	I % a.a.	População
1727	3.000,00	...	...	...	...
1791	14.543,00	...	...	...	...
1872	35.987,00	...	...	...	35.987,00
1890	17.815,00	-3,83	...	...	17.815,00
1900	34.393,00	6,80	...	...	34.393,00
1920	33.678,00	-0,10	...	...	33.678,00
1940	54.394,00	2,43	...	...	54.394,00
1950	56.204,00	0,33	5.503,00	...	61.707,00
1960	57.860,00	0,29	11.044,00	7,21	68.904,00
1970	100.865,00	5,71	18.146,00	5,09	119.011,00
1980	212.984,00	7,76	76.676,00	15,50	289.660,00
1990	380.140,00	5,96	151.314,00	7,03	531.454,00
1991	402.813,00	5,96	161.958,00	7,03	564.771,00
2000	483.346,00	2,04	215.298,00	3,21	698.644,00
2010	551.098,00	1,32	252.596,00	1,61	803.694,00
2011	558.375,00	1,32	256.664,00	1,61	815.039,00
2012	565.748,00	1,32	260.798,00	1,61	826.546,00
2013	573.218,00	1,32	264.998,00	1,61	838.216,00
2014	580.787,00	1,32	269.286,00	1,61	850.073,00
2015	588.457,00	1,32	273.602,00	1,61	862.059,00

Fonte: Elaboração própria com dados oferecidos por (Cuiabá, 2011, p. 87)

Vários foram os motivos desse comportamento demográfico instável de Cuiabá. Dentre estes motivos estão a escassez de alimentos, as doenças, a descoberta de ouro em outras regiões, o rigor fiscal da coroa no município e o estímulo governamental para a colonização da região do Vale do Guaporé, com a criação da capital da Capitania de Mato Grosso na cidade de Vila Bela da Santíssima Trindade entre 1752 e 1835. Esses fatores, entre outros fizeram com que houvesse um progressivo esvaziamento de Cuiabá. Apesar das cotidianas

adversidades enfrentadas por seus moradores, em 1791 Cuiabá tinha 14.543 habitantes (FILHO, 1969).

Na segunda metade do século XIX o que vai movimentar esse fluxo populacional em Cuiabá vai ser a Guerra do Paraguai, em que:

No Porto Geral, às margens do Cuiabá, assentou-se o acampamento militar Couto Magalhães, dando origem à formação de um bairro popular que atingiria grande densidade populacional na primeira metade do século XX. Em frente ao Porto, na margem direita do rio Cuiabá, formou-se novo núcleo urbano, resultante das instalações militares de um acampamento e de uma prisão. Assim nascia Várzea Grande, cuja fundação oficial deu-se em 15 de maio de 1867, tendo sido desmembrada de Cuiabá em 23 de setembro de 1948 (CUIABÁ, 2011, p. 36)

Ao fim da Guerra do Paraguai foi registrado uma população de 35.987 habitantes, porém vai acontecer uma redução drástica devido ao surto de varíola na região. A doença trazida da batalha travada em Corumbá por militares que se reapresentaram na região do Porto, matou milhares em Cuiabá além de provocar uma emigração desta para outros lugares. E a população cuiabana em 1890 é reduzida para 17.815 habitantes (CUIABÁ, 2011, p. 79).

Na primeira metade do século XX, a população urbana do município sofre uma certa estagnação devido ao baixo crescimento econômico das usinas de cana-de-açúcar e a a exportação da borracha na região. As políticas de Getúlio Vargas na década de 30 com o programa de Marcha para o Oeste produzem um leve crescimento demográfico, no entanto, não muito representativo, e o índice populacional volta a se estagnar nas décadas de 40 e 50.

As mudanças no cenário nacional, com a construção de rodovias que davam acesso a Goiás e São Paulo, a mudança de localização da capital federal para Brasília e o programa de povoamento do interior do país, tendo maior atenção do governo federal à região Centro-Oeste, o que integrou efetivamente o estado de Mato Grosso ao processo produtivo do país.

Essas mudanças fizeram com que Cuiabá apresentasse um crescimento fenomenal nas décadas de 60, 70 e 80 em sua população. Nesse período ela dobrava a cada 10 anos. E dos 57.860 que registrava em 1960 passa para 100.865 em 1970, de 212.984 em 1980 para 402.813 em 1991, apresentando no período de 31 anos uma variação populacional de 596% (CUIABÁ, 2011, p. 80).

A partir da década de 1990 o crescimento demográfico no município vai ser contínuo, porém desacelerado.

A formação urbana de Cuiabá em seu processo histórico vai se dando por regiões, que com o passar dos anos vão se unificando. Assim foi com a região do Porto<sup>10</sup> e a do Coxipó que se uniram à região central formando um aglomerado urbano no século XIX (CUIABÁ, 2011, p. 36).

O rápido crescimento na década de 1970 do estado de Mato Grosso, fez com que houvesse também um rápido crescimento dos serviços públicos, o que gerou a necessidade da construção do Centro Político Administrativo do Estado, expandindo a cidade para o outro lado, formando-se vários bairros na região.

O rápido e descontrolado crescimento do espaço urbano de Cuiabá nos últimos 50 anos, em que a população quintuplicou, em uma cidade que surgiu através do garimpo, com suas ruas estreitas e com pouco planejamento até então, fez com que as contradições urbanas aparecessem em certos momentos com maior clareza do que em outras cidades que surgiram de forma mais planejada.

Somente a partir de 2010, com a escolha da cidade como uma das 12 sedes da Copa do Mundo 2014, é que vamos ver uma reorganização da cidade com várias obras de infraestrutura e mobilidade urbana. No entanto, criou muitas polêmicas como a desocupações necessárias para realização das obras, a demolição de um estádio de futebol com menos de 35 anos de uso para a construção de uma arena com o objetivo de atender as necessidades do evento que, para muitos, seria um “elefante branco”, já que o futebol no estado não é tão forte a ponto de ser financeiramente viável a sua manutenção.

### 3.2 O TRANSPORTE E SEU PROCESSO POLÍTICO EM CUIABÁ DE 1985 A 2014

Como vimos acima (Figura 1), a partir da década de 1960 Cuiabá começa um processo de urbanização acelerado a ponto de a cidade em 1985, ano delimitado como início da pesquisa, apresentar um crescimento estimado em 12%, e em 1996 crescer a um índice de 15%, sendo considerada neste período como uma das cidades que mais crescia no país (*O Estado de Mato Grosso*. Cuiabá, 14 de abr./1985).

---

<sup>10</sup>Região do porto e Várzea Grande logo após o Rio Cuiabá.

Porém, assim como vinha acontecendo com boa parte das cidades brasileiras, Cuiabá teve um crescimento desordenado, sem o planejamento necessário para sua expansão, fazendo com que as contradições intrínsecas do urbano capitalista surgissem forma cada vez mais evidente.

A partir da década de 1980 especialmente, a cidade passa a apresentar questões decorrentes do desenvolvimento capitalista periférico e excludente - especulação imobiliária, falta de infraestrutura urbana e serviços públicos.

O trânsito nacionalmente já era uma preocupação, com uma frota que em 1982 ultrapassava os 10 milhões de veículos, e só neste ano contabilizou mais de 580 mil acidentes de trânsito com um índice de fatalidades na casa dos 17% (*O Estado de Mato Grosso. Cuiabá, 07 de ago./1985*).

Na capital mato-grossense, o trânsito também não andava nada bem. Com as características de uma cidade nascida “espontaneamente”, suas ruas estreitas e com uma frota cada vez maior, agravava ainda mais este problema.

Cuiabá recebia em sua malha viária aproximadamente 85 mil<sup>11</sup> veículos entre carros, caminhões, ônibus e motocicletas. Os veículos cadastrados e regularizados junto ao Detran/MT, vinham apresentando um crescimento anual preocupante<sup>12</sup> (*O Estado de Mato Grosso. Cuiabá, 09 de ago./1985*).

Outra grande preocupação relacionada ao o trânsito no município eram os acidentes. No ano de 1985, de janeiro a maio, foram registrados 1.015 acidentes, 22% a mais que no ano anterior e com 47% a mais de vítimas. Em 1987 o trânsito matava diariamente em Cuiabá e Várzea Grande uma média de quatro pessoas por dia. E em 1989, foi registrado em um período de 8 meses 132 mortes no trânsito. Números estes que para uma cidade da dimensão de cuiabá era assustador para a época (*O Estado de Mato Grosso. Cuiabá, 09 de ago./1985*).

No que se refere ao transporte coletivo, as políticas de transporte e suas consequências não vão fugir muito ao padrão do que vem acontecendo em todo país, com o processo de municipalização das políticas de transporte. O Governo Federal afastando-se da questão, responsabilizando-se apenas pelas grandes obras como ferrovias, metrô e corredores de ônibus, transferindo o poder de decisão e gestão para o poder municipal.

---

<sup>11</sup>Frota flutuante, nem todos veículos cadastrados no município, vindos de fora.

<sup>12</sup>Em 1983 tínhamos 38.000 veículos cadastrados, em 1984 esse número foi para 45.000 e até o mês de maio de 1985 já se contabilizava 47.000 (*O Estado de Mato Grosso. Cuiabá, 30 de jun./1985*).

O que fica evidente nesse processo de municipalização, são contratos precários de concessão desse serviço público na maioria das cidades que necessitam de transporte coletivo. Empresas prestadoras do serviço estão praticamente livres de auditorias públicas, passando apenas por procedimentos formais mínimos de contabilidade.

Até 1981 uma única empresa de transporte coletivo atuava Cuiabá, a Rápido Noroeste, que assumia, com exclusividade, a concessão no município. No ano seguinte essa empresa deixa de existir e novas empresas começam a atuar. No entanto, grande parte do sistema (mais de 50%) estava na mão de um único grupo de empresários, o Grupo Nova.

Figura 2: Frota total de ônibus convencional<sup>13</sup>

	1985	1992	1994	1997	1999	2000	2001	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Frota	199	245	282	335	330	323	327	338	372	369	389	375	375	376
Nº de Empresas	3	-	5	-	6	5	6	4	4	4	3	3	3	3

Fonte: Elaboração própria com dados oferecidos por (CUIABÁ, 2004; 2011)

No ano de 1985 atuavam no setor as seguintes empresas: Nova Era, com 119 ônibus; São Luís, com 57 ônibus; e a Cidade Cuiabá, com 13; totalizando 199 ônibus, 49 linhas e o transporte de cerca de 120 mil passageiros por dia (*O Estado de Mato Grosso. Cuiabá, 21 de ago./1985*).

Em Cuiabá, o ano de 1985 foi de grande expectativa para com melhoras no transporte coletivo. Isto devido ao Partido do Movimento Democrático Brasileiro (PMDB) ter conseguido desde a última eleição para vereadores, maioria na Câmara Municipal, o que representava uma mudança no cenário político da cidade (*O Estado de Mato Grosso. Cuiabá, 23 de mai./1985*).

Em certa medida ocorrem algumas mudanças no sistema de transporte como a redução do monopólio do “Grupo Nova Era”, com a participação de mais três empresas<sup>14</sup> e a criação do Núcleo de Gerenciamento do Transporte Coletivo (NGTC).

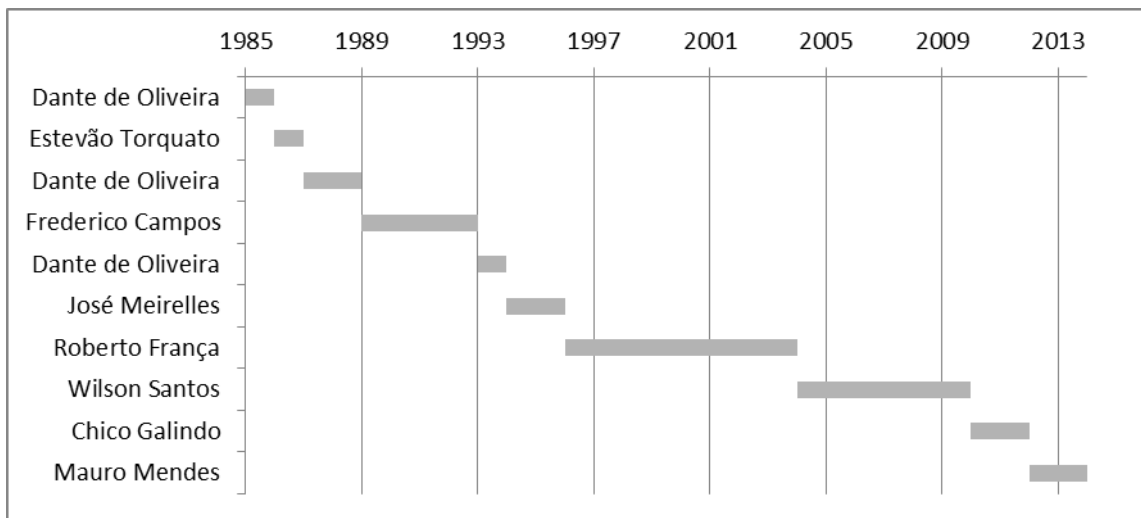
O Núcleo de Gerenciamento do Transporte Coletivo (NGTC), criado em 1985, funcionou como órgão da Prefeitura com o intuito de fiscalizar e racionalizar o

<sup>13</sup> Encontramos dados até 2010.

<sup>14</sup>Essa “quebra de monopólio” pode não ser real, e apenas uma divisão da empresa em CNPJ’s diferentes, mas sob o comando de um mesmo grupo de empresários.

transporte no município<sup>15</sup>. Todavia, o NGTC será duramente criticado tanto pelo jornal o Estado de Mato Grosso como pelos usuários do transporte coletivo que se expressavam através dele, pois sua criação não promoveu mudanças significativas no transporte. Acusado de ineficiente e apelidado de “Núcleo Fantasma” pelo jornal, seu início foi bem conturbado (*O Estado de Mato Grosso*. Cuiabá, 25 de mai./1985).

Figura 3: Período de mandato dos prefeitos de Cuiabá de 1985 a 2014



Fonte: Elaboração própria com dados oferecidos pelos jornais

A figura acima mostra parte do processo político no período estudado com a apresentação dos gestores que passaram pela Prefeitura e tempo de mandato.

Em 1986, o PMDB assume também a prefeitura Municipal, elegendo como prefeito Dante de Oliveira. Em sua campanha eleitoral Dante de Oliveira compromete-se com a criação de terminais de integração e a criação da Empresa Municipal de Transporte (EMTU)<sup>16</sup> ainda que para isso fosse necessário encampar as empresas prestadoras do serviço<sup>17</sup>.

Dante de Oliveira teve dificuldades para cumprir com seus compromissos de campanha. A criação da Empresa Municipal não saiu do papel e a crise no transporte só piorou, ampliando ainda mais o monopólio nas mãos do Grupo Nova Era. Logo no seu primeiro ano de mandato, ainda em maio de 1986, Dante de

<sup>15</sup>Esse órgão no período estudado sofrerá várias reformulações e recebendo várias denominações: Núcleo de Gerenciamento de Transporte Coletivo (1985), Superintendência de Transporte Urbano (1993) e Secretaria Municipal de Transportes Urbanos em 1996.

<sup>16</sup>O que mostra que a estatização do transporte coletivo já era discutido.

<sup>17</sup>O que vinha acontecendo no Rio de Janeiro (RJ), em que a prefeitura comandada por Leonel Brizola (PDT) encampou 16 empresas, e em São Paulo, Jânio Quadros (PTB) prometia a estatização de todo o sistema (*O Estado de Mato Grosso*. Cuiabá, 14 de dez./1985).



Oliveira deixa a Prefeitura para assumir o Ministério da Reforma Agrária, a pedido do presidente José Sarney (PMDB)<sup>18</sup>, mas sua atuação junto ao Ministério é rápida e em junho de 1987 ele reassume.

Nos primeiros anos de criação do NGTC fica evidente, através das notícias veiculadas pelo jornal o Estado de Mato Grosso, a sua falta de autonomia, já que muitas das mudanças necessárias para melhorar o sistema de transporte dependiam da aprovação da Câmara dos Vereadores que não estava imune à influência dos empresários.

Um exemplo disso é a posição do NGTC durante a revolta dos moradores do Parque Atalaia no dia 06/01/87, quando cerca de 50 moradores indignados com a demora no ônibus da São Luís o incendiaram. O NGTC manifestou-se a favor da população e contra a empresa, que deveria disponibilizar mais ônibus na linha. A punição prevista pelo Núcleo era a apreensão dos ônibus, porém a Prefeitura interveio dando nova chance à empresa, desmoralizando o Núcleo (*O Estado de Mato Grosso*. Cuiabá, 07 de jan./1987).

Em 1987 houve tentativa de transformar o NGTC em uma superintendência de transporte, porém a proposta não avançou já que a falta de funcionários e a falta de autonomia do órgão continuaria a mesma. O que mudaria era que este “novo órgão” teria mais funções, e dado a sua ineficiência com as atribuições que já tinha, a tendência era piorar.

De 1989 a 1993 quem assume a prefeitura é Frederico Campos (PFL). Durante o seu mandato não são registradas grandes mudanças na política de transporte. No entanto, é em sua gestão que presenciamos o surgimento das empresas de transporte alternativo - os táxis-lotação. Estas começam a atuar na cidade a partir de 1990, aproveitando-se do déficit existente no serviço de transporte convencional<sup>19</sup>. Os táxis-lotação sofreram grande pressão por parte das empresas convencionais, que os acusavam de não respeitarem a legislação criada para garantir sua permanência – não transportar passageiro em pé e cobrar tarifa 25% mais cara do que a estabelecida para os ônibus convencionais.

---

<sup>18</sup>Neste intervalo que assumiu o seu lugar foi seu vice, Cel, Estevão Torquato.

<sup>19</sup>O jornal aponta um déficit em 1990 de aproximadamente 60 ônibus na sua frota, o que abriu a oportunidade da entrada dos táxi-lotação no mercado de transporte coletivo. Ainda assim, em 1996 após um intenso processo de renovação da frota, continuamos com uma carencia de cerca de 50 ônibus.

Figura 4: Frota de táxis-lotação em Cuiabá no período de 1990 a 2010<sup>20</sup>

	1990	1991	1992	1994	1995	1998	1999	2001	2002	2003	2005	2006	2008	2009	2010
Frota	9	38	81	80	80	73	76	79	82	85	85	85	85	85	85
Linhas		-	-	-	-	27	27	-	31	32	32	32	34	36	36
Nº de Empresas		19	-	34	42	40	41	38	39	31	31	31	31	31	31

Fonte: Elaboração própria com dados oferecidos pelos jornais e (Cuiabá, 2011)

Para se ter uma ideia do crescimento das empresas de táxi-lotação é interessante observar, de acordo com a figura acima, que em 1990 havia 9 veículos, em 1991 já eram 38, Já em 1995, eram 80<sup>21</sup> veículos. E a partir de então não vamos mais ver crescimento dessa frota (*O Estado de Mato Grosso*. Cuiabá, 31 de dez./1992).

Em 1993, Dante de Oliveira, agora no (PDT), volta a assumir a Prefeitura de Cuiabá. Durante o seu mandato ocorrem algumas mudanças importantes no transporte coletivo, a principal delas foi a criação da Superintendência de Transporte Urbano (STU)<sup>22</sup> em 1993.

As inovações no sistema de transporte geraram resistência por parte dos empresários, mas apesar dos conflitos que essas mudanças causaram entre a STU e os empresários do transporte convencional, fica clara uma maior aproximação entre eles, principalmente porque a STU vai ser uma grande ferramenta no controle dos transportes alternativos.

Durante esse período a atuação da STU foi no sentido de coibir a atuação dos táxis-lotação, principalmente nos anos de 1993 a 1995, quando passou a adotar uma fiscalização mais rigorosa com relação aos mesmos, não permitindo o transporte de passageiros em pé, impedindo-os de utilizarem os pontos de ônibus convencionais e verificando se o preço praticado não estava abaixo do estabelecido. Ao mesmo tempo fazia “vista grossa” para as irregularidades e negligências das empresas de transporte convencional.

Em 1995 os empresários de táxi-lotação se organizam politicamente, buscando a aprovação de projeto de lei com vistas à regularização dos táxis-lotação

<sup>20</sup>Encontramos dados apenas até 2010. No entanto, sabemos que o transporte alternativo ainda atua em Cuiabá.

<sup>21</sup>Sendo 69 micro ônibus, 11 kombis atendendo 51 bairros de 42 empresas transportando cerca de 47 mil passageiros diariamente, 1.200.000 por mês e corresponde a 20% do sistema (*A Gazeta*. Cuiabá, 04 de jul./1995).

<sup>22</sup>Em substituição ao Núcleo de Gerenciamento de Transportes Urbano (NGTC).

na legislação através do projeto de lei conhecido como Lei Zito<sup>23</sup>. O projeto de lei pretendia regularizar os táxis-lotação, a cobrança igualitária da passagem, a liberação para o transporte de passageiros em pé e a autorização para utilizarem os pontos de ônibus. O projeto foi aprovado na Câmara Municipal pelos vereadores, mas não foi sancionado pelo prefeito (*A Gazeta*. Cuiabá, 04 de jul./1995).

Apesar dos conflitos envolvendo empresários do transporte convencional e alternativo, não foi possível retirar os táxis-lotação de circulação, até porque eles minimizavam os problemas gerados pelo déficit no transporte e as pressões sobre o poder público. Sem contar sua atuação durante as várias greves dos motoristas e cobradores de ônibus realizadas durante o período. O transporte alternativo permanece circulando pela capital, agora devidamente regularizado pela SMTU, e dispondo das mesmas condições do transporte convencional para circular.

Em 1994, Dante de Oliveira novamente interrompe seu mandato, desta vez renunciando para concorrer a governador do estado, na qual é eleito. Assume em seu lugar, o vice-prefeito, Cel. José Meireles do PSDB, que durante o período de 1994 a 1996 responde pelo executivo municipal. Na sua gestão é aprovada emenda redefinindo o papel da STU, que em 1996 se transforma em Secretaria Municipal de Trânsito e Transporte (SMTU) com mais autonomia, orçamento próprio, poder de polícia entre outras atribuições.

O ano de 1996 é marcado por algumas mudanças no sistema de transporte urbano sinalizando melhorias no sistema, como a construção de 4 novos terminais: do Porto, da Praça Bispo Dom José, do Coxipó e o do Pascoal Ramos (*A Gazeta*. Cuiabá, 09 de nov./1996).

Outra mudança diz respeito à renovação da frota. Vistorias realizadas pela STU revelaram que 90% dos veículos estavam irregulares. Apesar da relutância de algumas empresas, a SMTU conseguiu melhorias na frota e as empresas que não se adaptaram às novas exigências tiveram seus ônibus apreendidos ou perderam a concessão da linha (*A Gazeta*. Cuiabá, 10 de jan./1996).

No período de 1997 a 2004, ou seja, por dois mandatos consecutivos, Roberto França (PSDB) assume a Prefeitura de Cuiabá. O início de sua gestão, no que se relaciona ao transporte, foi marcado pela entrega dos terminais e pela renovação da frota, ambos iniciados na gestão do Cel. Meirelles. As questões

---

<sup>23</sup>O nome da lei ficou conhecido como o nome do vereador que elaborou o projeto, o vereador Zito Adrien.

relacionadas ao transporte ficam mais evidentes a partir de 2001 quando o prefeito passa a ser pressionado pelo Ministério Público para a realização de licitação para concessão do transporte e renovação da frota.

Após 20 anos sem licitação e com pressão do Ministério Público Estadual, que chega ao ponto de mesmo ameaçar o prefeito de prisão, é que foi possível uma nova licitação. A justificativa do MPE era de que a operação do sistema de transporte coletivo no município estava com 86% sob controle de um único grupo de empresários, caracterizando monopólio (*A Gazeta*. Cuiabá, 17 de jul./2003).

Durante 20 anos, as concessões vigoraram através de contratos precários, em que empresas eram abertas e fechadas apenas com a troca do nome a fim de livrar de dívidas geradas com processos trabalhistas e do não cumprimento de contratos e de empréstimos.

A licitação de 2001 só foi concluída em 2003, sem muita renovação, uma vez que as empresas vencedoras do certame eram as mesmas que já atuavam no município. Das seis empresas concorrentes, apenas uma delas não tinha ligação com as empresas que já operavam e, não por coincidência, foi uma das duas que perderam o processo licitatório na segunda fase. A prática não é ilegal, porém gera curiosidade, pois as empresas mudaram de nome (*A Gazeta*. Cuiabá, 18 de jul./2003).

Outra denúncia que vamos encontrar nos jornais no ano de 2003 é a ligação de um desses grupos de empresários com João Arcanjo Ribeiro, acusado de comandar o crime organizado no estado de Mato Grosso. Além de ligações com empresários de Santo André (SP) que estavam sendo investigados por fazerem parte de uma organização criminosa e pela morte do ex-prefeito Celso Daniel (PT) (*A Gazeta*. Cuiabá, 17 de jul./2003).

Além disso, no período estudado, as empresas são constantemente denunciadas por estarem quase todas sobre o controle de um único grupo de empresários. No entanto, estas informações vão aparecer nos jornais de forma solta, e para falarmos com mais propriedade seria necessário uma investigação mais profunda.

Outro fato que vai marcar a gestão do Roberto França frente a Prefeitura em 2001, é a aprovação a lei do passe-livre para os estudantes. A aprovação da lei

causou espanto, pois o mesmo já tinha declarado anteriormente contra<sup>24</sup>. (*A Gazeta*. Cuiabá, 05 de fev./2001).

Wilson Santos (PSDB) assume a Prefeitura de Cuiabá em 2004 e se reelege prefeito em 2008. O seu mandato é marcado por muitas lutas em torno do transporte. O que “surpreende” a muitos é sua postura como Prefeito que, diferente de quando era vereador e deputado, havia sido um dos grandes incentivadores do passe-livre no município, fazendo várias críticas à forma como o transporte era gerido e à relação existente entre o poder público e os empresários. Assume a Prefeitura com uma postura totalmente oposta, sendo acusado de “praticamente advogar” para os empresários nos processos de aumento das tarifas e nos seus constantes ataques ao direito ao passe-livre estudantil.

Wilson Santos renuncia em 2010, durante seu segundo mandato, para concorrer ao governo do estado, porém não se elege. Em seu lugar (até 2012) assume o seu vice Chico Galindo (PTB).

O Prefeito seguinte é Mauro Mendes (PSB), que após perder as eleições de 2008 para prefeito e de 2010 para governador, elege-se prefeito da capital para o mandato de (2012 a 2016).

Mauro Mendes assume a Prefeitura tendo que lidar com as manifestações dos estudantes já nos primeiros dias do seu mandato, pois a gestão anterior havia decretado aumento da tarifa nos últimos dias de 2012. E isso foi só o começo. Em meados de 2013 teve que lidar com as manifestações de junho e julho durante a copa das confederações.

Sua gestão teve como responsabilidade resolver os problemas gerados pelas transformações que a cidade sofreu para sediar a Copa do Mundo, e com o que sobrou das obras depois do evento, como a entrega de algumas trincheiras e a obra do VLT que atualmente se encontra parada.

Reconstituímos brevemente aqui os processos de transformação que ocorreram com a política de transporte no município, bem como a relação que estabelece entre os diferentes atores envolvidos na questão, com ênfase para a atuação do poder municipal.

---

<sup>24</sup>Falaremos mais sobre o assunto no quarto capítulo dessa dissertação.

### 3.3 AS PRINCIPAIS DENÚNCIAS E REIVINDICAÇÕES RELACIONADAS AO TRANSPORTE COLETIVO ENTRE 1985 A 2014

Conforme enfatizamos na introdução dessa dissertação, nem sempre foi possível identificar os autores das denúncias e reivindicações por transporte coletivo veiculadas pelas fontes consultadas: se da população usuária do transporte ou se dos jornais, por iniciativa própria. Sabemos que muitas das denúncias e reivindicações registradas pelos jornais podem ter partido da iniciativa de moradores individualmente ou de suas organizações representativas, embora isso não fique sempre evidente nos jornais.

Diante dessa dificuldade e por entender que o “simples” registro dos problemas relacionados ao transporte coletivo pelos jornais evidencia a existência de alguma forma de mobilização e luta pelo transporte coletivo, como fica evidente nas citações das mobilizações das associações de moradores no item 4.1.1 do capítulo a seguir, optamos por apresentá-las neste item, conforme se segue. Embora não apresentemos dados quantitativos não há dúvidas de que as questões aqui mencionadas configuram-se como as principais denúncias e reivindicações do transporte coletivo em Cuiabá durante o período de 1985 a 2014.

#### **A Tarifa**

A insatisfação e a indignação em relação ao valor da tarifa estão presentes em todo o período estudado. Não são poucas as notícias em que a população reclama do preço da tarifa, do quanto a mesma pesa no orçamento familiar. De longe, o custo do transporte para o usuário é a reclamação que mais aparece nos jornais, em geral acompanhada das reclamações sobre a falta de qualidade dos serviços prestados.

Observando os sucessivos aumentos da tarifa fica clara a situação privilegiada em que se encontra os empresários do transporte. Perseguindo a maior margem de lucro possível em seus negócios, onde a máxima de “fazer mais com menos” faz muito sentido aqui, mesmo sabendo que quem vai sair prejudicado são os usuários.

Figura 5: A tarifa em cada ano

Ano	Tarifa	Salário Mínimo (S.M.)	Moeda	Valor da tarifa em relação ao S.M. (%)
1985	750,00	333.120,00	Cr\$	0,23
1986	-	804,00	Cz\$	-
1987	6,00	1.969,92	Cz\$	0,30
1988	-	10.368,00	Cz\$	-
1989	0,25	120,00	NCz\$	0,21
1990	15,00	3.857,66	Cr\$	0,39
1991	-	17.000,00	Cr\$	-
1992	1.200,00	230.000,00	Cr\$	0,52
1993	18.000,00	4.639.800,00	CR\$	0,39
1994	0,35	64,79	R\$	0,54
1995	0,47	100,00	R\$	0,47
1996	0,60	112,00	R\$	0,54
1997	0,60	120,00	R\$	0,50
1998	0,80	130,00	R\$	0,62
1999	0,80	136,00	R\$	0,59
2000	1,00	151,00	R\$	0,66
2001	1,20	180,00	R\$	0,67
2002	1,20	200,00	R\$	0,60
2003	1,60	240,00	R\$	0,67
2004	1,60	260,00	R\$	0,62
2005	1,60	300,00	R\$	0,53
2006	1,85	350,00	R\$	0,53
2007	2,05	380,00	R\$	0,54
2008	2,05	415,00	R\$	0,49
2009	2,30	465,00	R\$	0,49
2010	2,50	510,00	R\$	0,49
2011	2,70	545,00	R\$	0,50
2012	2,70	622,00	R\$	0,43
2013	2,85	678,00	R\$	0,42

Fonte: Elaboração própria com dados oferecidos pelos jornais e (Cuiabá, 2011)

Esses aumentos, que em geral pegavam o usuário de surpresa, principalmente entre 1985 a 1989, quando a negociação para o reajuste da tarifa se dava entre empresários e Governo Federal, eram concedidos sem que o poder público condicionasse os empresários a promover alguma melhoria no serviço como renovação da frota, mais ônibus, entre outras ações que traria mais conforto aos usuários.

Neste período em que quem definia o aumento era o Governo Federal, vamos ver uma postura dos prefeitos de cobrança para com o presidente da república para redução da tarifa, como vamos ver em agosto de 1987 em que, vários prefeitos vão solicitar ao presidente José Sarney que não aumente a tarifa sem que haja uma compensação salarial (*O Estado de Mato Grosso*. Cuiabá, 06 de ago./1987).

No início de 1989, o governo federal dá plena liberdade para os municípios decidirem sobre o aumento. Ainda no final deste ano vai ser criado o Conselho Municipal de Transporte (CMT)<sup>25</sup>, com a principal função de acompanhar o cálculo das planilhas.

Essa mudança acabou facilitando em muito a comunicação entre empresários e poder público, não tinham mais que ir à Brasília negociar os aumentos.

O poder de barganha destas empresas para negociar o aumento das tarifas sempre foi muito forte. Isso pode ser observado nas suas ameaças quando as suas solicitações de majoração da tarifa não eram atendidas, utilizando-se da prática coercitiva de retirar os ônibus de circulação ou através do consenso, garantindo apoio financeiro a políticos e demais lideranças locais.

Dentre as principais justificativas dos empresários para a majoração do preço das tarifas estão: inflação, o salário dos motoristas e cobradores, excesso de passageiros com gratuidade e, por fim, uma justificativa que abrange todas essas justificativas, o cálculo das planilhas.

**Inflação** - No período estabelecido de estudo, principalmente entre 1985 e 1994, o país vive um período muito difícil da sua economia. Um período inflacionário que só começa a ser superado em 1994 com as várias medidas econômicas adotada pelo Governo Federal, sendo a maior delas a implantação do Plano Real.

Em 1988 ficou definido que a tarifa do transporte acompanharia a inflação, porém, os reajustes foram sempre bem acima da inflação. No dia 23/02/88, o jornal *O Estado de Mato Grosso* informa que grande parte dos servidores públicos gastavam cerca de 50% do seu salário com o transporte.

---

<sup>25</sup>Criado em 11 de setembro de 1989, através do Decreto 2,115 de 06/09/1989, foi registrado no Cartório do 1º Ofício em 24/01/1990. O Conselho Municipal de Transporte é regulamentado pela Lei 3.214 de dezembro de 1993, alterada pela Lei 3.683 de 01/12/1997, acrescentando mais 02 (duas) entidades para compor o CMT e novamente alteradas pela Lei 4.342 de 30/12/2002, a qual acrescentou a ASSUT (Associação dos Usuários de Transporte Coletivo do Estado de Mato Grosso.), na composição do Conselho.



Outras reclamações também foram encontradas como no ano de 1989, já acontecia o terceiro aumento da tarifa sem que houvesse aumento salarial para a classe trabalhadora e em 1993, no 11º aumento do ano o salário não acompanhou o aumento.

Com a instabilidade econômica e os aumentos sucessivos, a partir de 1991 surgem o comércio paralelo de passes e das enormes filas às vésperas dos reajustes das tarifas, para a compra de passes antes dos aumentos. O passe só deixará de ser usado como moeda de troca em 2005, com a implantação do sistema de bilhetagem eletrônica.

**Salário dos motoristas/cobreadores** - Uma das justificativas adotadas pelos empresários para lidar com as várias greves e paralisações deflagradas pela categoria dos motoristas e cobreadores era a de que o aumento só seria possível se houvesse também o aumento da tarifa.

No dia 27/11/86, o sindicato dos motoristas denuncia essa prática dizendo que quem ganhou com a greve acabou sendo os empresários (*O Estado de Mato Grosso*). Em 24/02/89, os empresários conseguem um aumento de 100% na tarifa após o fim de uma greve dessa categoria. Conseguindo assim não só aumentar seus lucros, mas também jogar a culpa nos motoristas e cobreadores (*O Estado de Mato Grosso*).

No entanto, vamos ver que nem todo aumento da tarifa resultou em acréscimos nos salários dessa categoria, como eles mesmo vão denunciar em 18/11/87, que já era o 4º aumento consecutivo da tarifa sem que houvesse o reajuste salarial para eles (*O Estado de Mato Grosso*. Cuiabá, 18 de nov./1987).

**Gratuidade** - O direito a gratuidade conquistado por alguns segmentos da sociedade<sup>26</sup> também foi um fator muito utilizado pelos empresários como justificativa para aumentar a tarifa, sem que a responsabilidade caísse sobre eles.

Apesar dos ataques, em 1996, de todos os passageiros transportados, 25% tinham o benefício (*A Gazeta*. Cuiabá, 03 de mai./1996), e em 1997, a SMTU volta a garantir o passe-livre para deficientes físicos, direito que tinha sido cassado pela Associação Mato-grossense de Transportadores Urbanos (MTU) (*A Gazeta*. Cuiabá, 22 de mai./1997).

---

<sup>26</sup>Quem tinha o direito de transporte gratuito em 1986 eram: idosos, Polícia Militar e Civil, Guardas de Trânsito, Oficiais de Justiça e os presidentes de associação de bairro. Neste período os estudantes tinham direito a meia passagem.

A criação de mais terminais de integração também foi motivo constante de aumentos tarifa. Em um dos aumentos de 1997, a contrapartida de melhoria era a criação de mais terminais, justificando o aumento. Após a inauguração desses terminais o motivo do aumento foi justamente a criação desses terminais, ou seja, de forma alguma os empresários saíam perdendo, e mesmo com a integração dos passageiros, seus lucros foram garantidos.

Somente em 2001 os estudantes conseguiram o direito ao passe-livre<sup>27</sup>. A prefeitura ficou com a responsabilidade de arcar com os custos, repassando aos empresários o equivalente às passagens desses estudantes. No entanto, já em 2003 esse direito começa a receber ataques dos empresários, que diziam que a Prefeitura não estava lhes repassando o dinheiro. Esta denúncia também vai partir do sindicato dos motoristas já que essa desculpa também estava emperrando um acordo salarial entre eles.

Desta forma, assim como os empresários faziam com a greve dos motoristas, faz também com os beneficiados do passe-livre, jogando constantemente a população contra esses beneficiados, dizendo que estes eram os verdadeiros responsáveis pelo aumento (*A Gazeta*. Cuiabá, 16 de jan./2003).

O benefício do passe-livre estudantil vai receber constantes ataques, e aquele que era a princípio para ser um benefício ilimitado, vai sofrer limitações cada vez maiores, com um mínimo diário, e o estabelecimento de horários para sua utilização, não levando em conta as atividades extraclasse.

**Planilhas** - Todos esses itens relacionados acima como motivo dos constantes aumentos estavam inclusos nas planilhas elaborados pela empresas justificando seus gastos e reivindicando o aumento para cobri-los.

Estas planilhas passavam pelo Conselho Municipal de Transporte e o órgão responsável da Prefeitura (NGTC, STU ou SMTU) e saía de lá com uma sugestão de aumento. Passava pela Câmara dos Vereadores para aprovação e por último pela prefeitura para ser homologado, modificado ou vetados.

A pouca fiscalização na elaboração dessas planilhas e suspeitas sobre os dados colocados nela já era motivo de desconfiança em 1985. Mesmo com a criação do Conselho Municipal de Transporte, que tinha como função central acompanhar o

---

<sup>27</sup>O assunto será tratado com mais detalhes quando falarmos dos movimentos a partir de 2003.

cálculo destas planilhas, retirou essas desconfianças. Para alguns, o conselho parecia estar ali mais para legitimar do que fiscalizar o conteúdo dessas planilhas.

Isso fica claro, pois mesmo em períodos em que houve a redução nos preços dos insumos como pneu, peças em geral e diesel, essas planilhas continuavam apresentando a necessidade de aumento da tarifa. Mesmo em períodos que a frota apresentava uma idade média alta, devido à não renovação, com vários problemas mecânicos e pneus carecas, essas peças estavam constando nas planilhas com se estivesse sempre sendo trocadas.

Um exemplo que deixa essa desconfiança ainda maior com relação a essas planilhas, que justificava os sucessivos aumentos, era o valor da tarifa em outros municípios, como por exemplo, o preço do transporte em Teresina, no Piauí, cidade que em 1993 tinha características muito parecidas com a de Cuiabá e sua passagem tinha sido majorada para CR\$ 10,00 enquanto em Cuiabá estava CR\$ 23,00 (*A Gazeta*. Cuiabá, 07 de ago./1993).

Só vamos presenciar uma fiscalização mais criteriosa nestas planilhas a partir de 2001, quando o Sindicato dos Contabilistas (Sincon) ao analisar as planilhas apresentadas encontraram irregularidades e discordaram do aumento dado na época de R\$ 1,00 para R\$ 1,20.

Em 2003 em uma nova tentativa de majorar a tarifa, o Sincon ainda apontava as irregularidades encontradas no aumento de 2001. Em uma análise mais profunda, o Sindicato afirmou que o preço da tarifa deveria ser naquele ano reajustado para baixo, custando R\$ 0,85 e não R\$ 1,20. Pelo cálculo deles, no período de 2001 a 2003 que a passagem custou R\$ 1,20 os usuários desembolsaram cerca de 11 milhões de reais a mais (*A Gazeta*. Cuiabá, 22 de jan./2003).

Além do Sincon, as irregularidades também foram apontadas por um auditor da Receita Federal. Sua denúncia era em cima dos orçamentos apresentados que, na maioria dos casos, era referente a uma unidade, porém é sabido que quando se compra em grande quantidade o valor da unidade costuma abaixar.

Em 2005 a primeira Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) do Transporte, comprovou novamente as irregularidades nas planilhas provando em suas análises que a tarifa deveria custar R\$ 0,81, metade dos R\$ 1,60 que era cobrado na época (*Folha do Estado*. Cuiabá, 28 de dez./2005).

## Falta de manutenção da frota

As reclamações e denúncias quanto a falta de qualidade e a precariedade da frota são constantes durante período analisado, uma vez que a mesma se encontrava claramente sucateada. Em 1986 a situação do transporte é descrita pelo jornal *O Estado de Mato Grosso* como caótica. Dentre as reclamações mais frequentes estão: ônibus sujos, bancos quebrados, lataria apodrecendo, ônibus sem amortecedores, portas que não fecham, rodas que se soltam, ônibus com eixo quebrado, falta de corrimão entre outras reclamações (*O Estado de Mato Grosso*. Cuiabá, 25 de mai./1985).

Figura 6: Idade média da frota de ônibus convencional

	1985	1996	1997	1998	1999	2001	2003	2004	2005	2006	2007	2009	2010
Idade média da frota	5,2	5,8	3,7	2,16	2,52	4,3	5,4	5,42	6,28	4,94	5,15	4,92	4,66

Fonte: Elaboração própria com dados oferecidos pelos jornais e (Cuiabá, 2011)

De acordo com o jornal em 1985, dos 199 ônibus que rodavam a capital no início do ano, 64 tinham idade superior a 7 anos de uso, idade máxima exigida pela lei para um ônibus trafegar com passageiros. Isso representava 30% da frota que tinha uma idade média de 5,2 anos (*O Estado de Mato Grosso*. Cuiabá, 20 de set./1985).

Em 1990 foi encontrado ônibus rodando com 14 anos de uso, o que deixava a população revoltada, uma vez que o faturamento das empresas era alto tendo em vista os aumentos da tarifa cada vez mais abusivos. O jornal veicula a notícia, a denúncia de que o lucro das empresas não estava sendo reinvestido na aquisição de novos veículos (*O Estado de Mato Grosso*. Cuiabá, 25 de ago./1990).

A população em 1986, questiona esses veículos velhos trafegarem com um adesivo na lateral colado pelo NGTC “vistoriado 86” e procura entender como isso é possível. O NGTC expõe claramente a necessidade de se fazer vista grossa nestas vistorias e se colocava como impossibilitada de fazer muita coisa. A mesma diz que se for valer a lei, seria necessário retirar 30% dos veículos da rua, o que causaria diversos outros problemas. Demonstrando com isso o poder de barganha dos empresários (*O Estado de Mato Grosso*. Cuiabá, 03 de jun./1986).

As péssimas condições em que se encontrava a frota ficam evidentes nas várias notícias vinculadas pelos jornais referente a ônibus quebrados. No dia 18/09/86, por exemplo, o jornal flagrou em um único dia cinco veículos parados com problemas mecânicos na Avenida Historiador Rubens de Mendonça (*O Estado de Mato Grosso*. Cuiabá, 18 de set./1986).

Não raro os problemas mecânicos resultavam em acidentes. Em janeiro de 1988, por exemplo, uma pessoa caiu e sofreu traumatismo craniano. Um mês depois, o jornal *O Estado de Mato Grosso* lança a seguinte reportagem, “uma triste rotina, cair do ônibus”<sup>28</sup>, mencionando os principais motivos dos acidentes: ônibus com o eixo quebrado, rodas que se soltam, pneus carecas, falta de freio, ou uma freada brusca. A situação era tão crítica que em 1990 o transporte em Cuiabá foi apontado pelo jornal como um dos piores do país.

Notícias de acidentes provocados pela falta de manutenção da frota entre os anos de 1988 a 1996 são bem comuns como, “Homem morre atropelado por ônibus que estava sem freio e com pneus carecas”, em 1991; “ônibus sem freio fura sinal, bate em mais dois deixando um saldo de 16 feridos” (*O Estado de Mato Grosso*. Cuiabá, 04 de ago./1991); “nas últimas três semanas foram seis acidentes e quatro mortes com acidentes de ônibus” *O Estado de Mato Grosso*. Cuiabá, 14 de set./1991). No ano de 1993 foram registrados 105 acidentes com transporte coletivo, em 1994 foram 127 e em 1995, até setembro, já era contabilizado 93 acidentes (*A Gazeta*. Cuiabá, 22 de set./1995).

Nos anos de 1995 e 1996 verifica-se a tentativa da STU em tomar providências para resolver os problemas relacionados ao sucateamento da frota, que de 1990 a 1994, ficou sem renovação. Vistoria da STU em conjunto com o Detran/MT comprovou, no início de 1996, que 90% da frota de ônibus de Cuiabá estava irregular e sem condições de trafegar. (*A Gazeta*. Cuiabá, 10 de jan./1996).

Através de apreensões de veículos, multas e cancelamento da concessão a algumas empresas, a STU conseguiu fazer a pressão necessária para renovação da frota. Em 1996 as empresas menores adquiriram 73 novos carros, reduzindo a idade média da frota para 5,8 anos<sup>29</sup>, o que demonstra uma idade média ainda alta. Em

---

<sup>28</sup>De acordo com o jornal, nos últimos 6 meses foram 5 acidentes do gênero, números próximos ao de São Paulo, porém levando em consideração a densidade demográfica das duas cidades, Cuiabá apresenta números assustadores (*O Estado de Mato Grosso*. Cuiabá, 26 de jan./1989).

<sup>29</sup>Não conseguimos a idade média da frota referente ao ano de 1995, porém com a chegada de 79 novos veículos a média foi para 5,8.

1997 as duas maiores empresas renovam parte da sua frota baixando essa média para 3,7 anos.

Após a renovação da frota em 1996 e 1997, observa-se uma redução nas reclamações relacionadas à falta de manutenção ou sucateamento, observando-se algumas notícias elogiando o trabalho do órgão fiscalizador em 1999.

A redução nas reclamações sobre qualidade da frota vai até 2002, quando a idade média da frota volta a ficar elevada e em meados de 2005 as reclamações voltam a ficar constantes. Como podemos ver na notícia a seguir.

Moradores dos bairros jardim Gramado e CoopHEMA estão revoltados com a situação em que se encontram os coletivos. Eles afirmam que os ônibus não têm estrutura para estar circulando, pois não garantem a segurança dos passageiros, existem cadeiras soltas, os corrimãos que servem de apoio para quem está em pé também ficam soltos. A indignação da população é que mesmo nesses ônibus com as condições citadas a bilhetagem eletrônica foi instalada. A reivindicação dos moradores é que deveria melhorar primeiramente a qualidade dos ônibus. Os usuários alegam que o motor dos ônibus faz um barulho insuportável parece que vai “explodir”, que o veículo balança mesmo com a rua sem buraco dando a impressão que o veículo está solto. (*Folha do Estado*. Cuiabá, 25 de fev./2005).

Em 07/02/06 dos 385 ônibus que passaram por vistoria pela SMTU, somente 26 estavam aptos a rodar pela capital. O que mostra a situação caótica que se encontrava o transporte, que só foi amenizado com uma renovação da frota em 2006 (*Folha do Estado*. Cuiabá, 07 de fev./2006). No entanto, podemos dizer que alguns desses veículos continuaram a circular como é o caso dos ônibus da empresa Age que no ano de 2007 vai ser um grande alvo das reclamações, o que não era para menos como foi registrado na notícia abaixo pelo jornal.

Mais um ônibus da empresa Age pegou fogo parcialmente ontem em Cuiabá. O ônibus só não explodiu porque os funcionários de uma concessionária, na frente a qual veículo parou, utilizaram os extintores da loja para controlar o fogo [...]. O problema teria iniciado no motor do veículo. Este é o terceiro ônibus da empresa que pega fogo este ano. Nos três casos os passageiros conseguiram descer e não houve feridos (*A Gazeta*. Cuiabá, 11 de ago./2007).

## **Desrespeito ao horário**

A falta de planejamento ou incapacidade do órgão gestor de garantir que as empresas cumprissem suas obrigações quanto ao horário foi objeto de reclamação e denúncias durante todo o período estudado.

Nos anos de 1996 e 1997, quando houve renovação da frota, o órgão responsável pela gestão do transporte público recebeu alguns elogios da população, mas os elogios não se estendiam ao cumprimento do horário, que desde a implantação do serviço nunca foi efetivamente observado seja pelas empresas, seja pelo órgão gestor.

Além da histórica inobservância das leis no Brasil, a causa geradora desse problema, além do já comentado déficit de ônibus, era a concorrência entre as empresas para definir quem pegaria o maior número de passageiros, levando o NGTC a fazer algumas mudanças na operacionalização das linhas em 1986, deixando apenas uma empresa por linha (*O Estado de Mato Grosso*. Cuiabá, 01 de out./1986).

Até então, em uma mesma linha era obrigatório a presença de duas ou mais empresas operando, o que se transformava em uma concorrência mais direta ainda, e os ônibus não obedeciam os horários pois um tentava passar na frente do outro, passando vários ônibus de uma só vez e ficando um intervalo muito grande sem passar nenhum.

Na época, o NGTC encerrou a questão deixando uma única empresa em cada linha, porém isso não resolveu o problema, porque as empresas continuaram provocando de propósito o atraso, o que lhes permitia fazer o percurso com o maior número de passageiros, garantindo assim maiores lucros.

A mudança foi duramente criticada, tanto por setores do poder público como alguns vereadores que diziam que a mudança era inconstitucional, pois deveria ter a aprovação tanto da Câmara Municipal, quanto pela população que pertenciam as regiões que passaram a ser atendidas apenas com a pior empresa, deixando o transporte ainda mais caótico.

Se a demora dos ônibus durante a semana já era crítica aos domingos, feriados e sábados após o meio-dia a situação se agravava ainda mais, com a redução da frota pelas empresas.

Além dos motivos citados, os atrasos aconteciam também em virtude das condições físicas da frota, constantemente quebrada ou pela dificuldade de trafegar no trânsito da cidade. Em uma reportagem de 1995 o jornal denuncia que um ônibus que deveria fazer seu trajeto em 25 minutos, demorava mais de uma hora para fazê-lo (*A Gazeta*. Cuiabá, 12 de fev./1995).

Dentre as sugestões para a melhoria e assiduidade no cumprimento de horário, são apresentados: maior fiscalização, a criação de corredores de ônibus<sup>30</sup> e de faixas exclusivas<sup>31</sup>, aumentando a velocidade média dos veículos.

### Superlotação

Mal planejamento, frota insuficiente, irregularidades quanto ao horário agravavam outro problema também motivo de constantes reclamações e denúncias nos jornais - a superlotação dos transportes.

Figura 7: Charge sobre superlotação



Fonte: (*O Estado de Mato Grosso*. Cuiabá, 23 de fev./1991)

<sup>30</sup>Corredores de ônibus, ou BRT como também são conhecido trata-se, basicamente, de um sistema de ônibus biarticulados que rodam em canaleta exclusiva. Em Cuiabá, as obras de mobilidade planejadas para a Copa do Mundo, foi estudado a implantação deste modal, no entanto, optaram pelo projeto de construção do Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), um sistema de metro de superfície.

<sup>31</sup>Já em 1985, é possível identificar reivindicações pela implantação faixas-exclusivas. No entanto, a faixa-exclusiva só vai ser implementada em 1994 e apenas no centro da cidade. Somente em 2013 tem-se a expansão dessas faixas e desta vez com a devida sinalização, o que não vinha sendo uma prática.



As denúncias de superlotação eram e ainda são bastante comuns, principalmente nos horários de pico. O período da manhã, em que o trabalhador se dirige para seu posto de trabalho e o final da tarde com a sua volta para casa, são os horários mais críticos.

Os usuários do transporte coletivo que moram nos bairros pedra 90, Pascoal Ramos e São Francisco estão reclamando de super lotação nos ônibus, que os motoristas não param para pegar os passageiros pelo fato do veículo já estar lotado quando chega na Fernando Correa da Costa próximo a uma industria de moagem de café. Eles alegam que nos horários de pico ( de 7h as 8h e de 12h as 13h) é praticamente impossível pegar ônibus<sup>32</sup> (*Folha do Estado*. Cuiabá, 26 de fev./2005).

Outro período conturbado em que são registradas muitas reclamações de superlotação é o período das aulas da Universidade Federal e dos colégios estaduais, no qual não havia um planejamento para atender a demanda remanejando mais veículos para atender esses estudantes, formando-se filas enormes para entrar nos ônibus.

## **Instalações**

As exigências da população por maior comodidade no transporte coletivo são muitas. Além das reivindicações pela criação de novos pontos de ônibus e mais terminais de integração, identificamos também demandas por corredores e faixas exclusivas para ônibus.

Quanto aos pontos de ônibus, as reivindicações giram em torno da necessidade de ampliação dos mesmos, principalmente no centro para descongestionar os pontos já existentes, e a melhoria dos que ali já estavam com a construção de abrigos que protejam os usuários de esperar os ônibus em baixo de sol e chuva como mostra a notícia abaixo.

Existem muitos abrigos sem a devida cobertura, vários deles existem um vão no teto de quase um palmo que em períodos de chuva deixa os usuários do transporte molhados. Ou obriga o usuário a deixar

---

<sup>32</sup>Cinco dias após essa denúncia o mesmo jornal vai noticiar um acidente causado devido a um ônibus lotado, em que após uma manobra brusca uma jovem de 12 anos teve seu braço prensado nos ferros de sustentação do ônibus e o fraturou.

seu guarda-chuva aberto até mesmo sob o ponto de ônibus (*Folha do Estado*. Cuiabá, 04 de jan./2005).

Para se ter uma ideia do problema é interessante observar que durante a pesquisa identificamos algumas ações da Prefeitura para reduzir o problema, como a construção de alguns abrigos como mostra a notícia de 2005 “A reforma de 200 pontos de ônibus na região de Cuiabá começou nesta sexta-feira. Os abrigos vão passar por uma mudança estrutural que abrangerá bancos e cobertura segundo a Secretaria Municipal de Transportes Urbanos (SMTU)” (*Folha do Estado*. Cuiabá, 10 de set./2005).

Novos terminais na cidade são construídos somente dez anos depois. Em 1996 inaugura-se uma estação no Porto e em 1997 outros três terminais: o terminal do Pascoal Ramos, terminal do Coxipó e a Estação Bispo Dom José no centro da capital.

A medida, no entanto, não é o suficiente e a Estação da Bispo, ainda no ano de sua inauguração foi obrigada a sofrer uma ampliação, pois a mesma foi projetada para um trânsito diário de 20 mil pessoas, mas seu fluxo diário era de 42 mil pessoas, o que fez com que a população, mesmo elogiando sua criação, se revoltasse com a superlotação e falta de organização<sup>33</sup> (*A Gazeta*. Cuiabá, 06 de ago./1997).

O terminal do Porto foi desativado em 2003 e o da Bispo em 2005, pois o terminal já não fazia mais sentido devido ao início do sistema eletrônico de bilhetagem.

### **Outras Reclamações**

Além das questões relacionadas à falta de manutenção, horário, superlotação, instalação de novos pontos/linhas, outras reclamações frequentemente veiculadas pelos jornais pesquisados são: desrespeito com o usuário, falta de informação, falta de acessibilidade, assaltos, mudanças de itinerários, linhas, ar-condicionado, pontos de recarga, etc.

**Desrespeito ao usuário** - Reclamações quanto a impaciência, a desmotivação e falta de educação dos motoristas e cobradores. Motoristas que não

---

<sup>33</sup>O terminal do Porto foi desativado em 2003 e o da Bispo em 2005, pois o terminal já não fazia mais sentido devido ao início do sistema eletrônico de bilhetagem.

param no ponto, imprimem uma velocidade muito alta, e discussões de usuários com cobradores devido a falta de troco.

**Falta de informação** - Reclamações quanto a falta de informação ao usuário: falta de identificação do roteiro/itinerários dos ônibus; ônibus com letreiros apagados, falta de informação das linhas; falta de aviso no terminal para saber em qual pista e local que o ônibus vai parar.

**Acessibilidade** - Nos anos de 1985 a 1987 são veiculadas várias notícias denunciando as catracas abusivas, principalmente nos ônibus da Nova. Empresa com mais de 50% da frota que circulava por Cuiabá no período.

A partir de 2003 começa a aparecer reivindicações exigindo elevadores nas escadas para acesso de cadeirantes, pois nesse ano o processo licitatório exigiu que 20% da frota estivesse devidamente adaptado para o transporte de deficientes físicos. Essas adaptações só vão começar a ser parcialmente cumpridas com a chegada de novos ônibus em 2006. Mas as reclamações continuaram. Identificamos através das notícias que até o ano de 2010 a frota adaptada ainda era pouca, isso quando os elevadores para cadeirantes não estavam quebrados.

**Assaltos** - A partir de 1991, as edições dos jornais passam a noticiar assaltos dentro de ônibus que vinha se tornando rotineira. Em 12/11/91 é noticiado que foi contabilizado 8 assaltos em 30 dias (*O Estado de Mato Grosso*. Cuiabá, 12 de nov./1991). Já em 25/09/01, de janeiro a agosto foram registrados 294 assaltos. Média de 36 assaltos por mês (*A Gazeta*. Cuiabá, 25 de set./2001).

Acreditava-se que o problema seria reduzido com a criação do sistema eletrônico de bilhetagem. De fato houve uma redução no início do sistema, como mostra a notícia abaixo.

O número de assaltos a ônibus reduziu em 80%, depois da adoção do cartão-transporte. Essa estatística foi confirmada pelo titular da Delegacia de Repressão a Roubos e Furtos Douglas Turíbio. O índice de assaltos foi caindo com o passar dos meses, desde a implantação do sistema de catracas eletrônicas (*Folha do Estado*. Cuiabá, 08 de ago./2005).

No entanto, os assaltos voltaram a acontecer como veremos na notícia.

Os 36 primeiros dias de 2009 contabilizam 91 assaltos a ônibus, chegando a uma média de 2,5 roubos por dia em Cuiabá. O problema enfrentado por usuários, motoristas e cobradores bateu recorde em

2008, quando foram registrados 809 assaltos, 103 casos a mais que em 2007. As linhas mais afetadas são as que passam pelos bairros Jardim Florianópolis, Jardim Vitória, Novo Paraíso, Ribeirão do Lipa e pelas universidades da cidade, sempre das 17h às 23h. Após a implantação das catracas eletrônicas, os bandidos passaram a atacar os usuários do transporte coletivo.

**Mudanças de itinerário** - Reclamações pelo não cumprimento do itinerário pelo motorista devido a pressa ou a pedido dos seus patrões, incomodou muito os usuários gerando várias reclamações.

As mudanças de roteiro feitas pela Prefeitura sem o aviso prévio também gerava irritação.

**Linhas** - A criação de mais linha, principalmente para atender aos novos bairros que surgiam em Cuiabá na década de 1980 também eram solicitações da população.

**Ar condicionado** - A partir de 2003, novas reclamações, como por exemplo, a falta de ônibus com ar-condicionado. Neste ano registra-se a que apenas 6% da frota possuía refrigeração, porém, o obrigatório seria que 20% da frota tivesse. Após 2004 a legislação passou a obrigar que 80% da frota tivesse, mas os empresários continuavam desobedecendo (*A Gazeta*. Cuiabá, 16 de fev./2003).

**Pontos de Recarga** - Após a implantação das catracas eletrônicas em 2005 começam a aparecer reclamações de usuários solicitando um maior número de pontos de recarga na cidade.

Até aqui tratamos das reclamações/denúncias sobre o transporte coletivo veiculadas pelos jornais consultados, independentemente da identificação dos autores/sujeitos das demandas - se por iniciativa dos usuários do transporte (individualmente ou por meio de organizações) ou por iniciativa dos jornais. No item a seguir tratamos das denúncias reivindicações e mobilizações apresentadas pelas organizações coletivas em torno da questão, cujos sujeitos são identificados pelos jornais.

Compreendemos que embora os dados registrados pelos jornais sejam sempre dados parciais da realidade e as manifestações por transporte coletivo durante o período investigado tenham sido muito maiores do que as registradas pelas fontes de pesquisa, por mais limitadas e parciais que sejam essas constituem sempre um indicativo da realidade. Da mesma forma, não ignoramos que os registros das denúncias/reivindicações aqui apresentadas podem ser influenciados

por motivações político-ideológicas que priorizam uma informação/denúncia e/ou um gestor em detrimento de outro

## **4 MOBILIZAÇÕES E MOVIMENTOS SOCIAIS POR TRANSPORTE COLETIVO EM CUIABÁ NO PERÍODO DE 1985 A 2014**

Neste quarto capítulo abordamos os movimentos sociais pelo transporte coletivo em Cuiabá no período de 1985 a 2014. Após a análise dos dados, observamos que a melhor forma de dispor essas informações foi subdividindo em duas partes esse capítulo.

Na primeira parte tratamos dos movimentos pelo transporte coletivo em Cuiabá no período de 1985 a 2002, bem como de suas mobilizações, reivindicações e estratégias de luta. Separando elas em mobilizações em bairros organizadas ou não por Associações de Moradores de Bairro, mobilizações do Movimento Estudantil e outros movimentos que vão aparecer nesse período de forma mais isolada.

Na segunda parte apresentamos as mobilizações coletivas pelo transporte coletivo no período de 2003 a 2014. Optamos por fazer essa delimitação porque observamos uma mudança organizativa dos movimentos pelo transporte coletivo, com o aparecimento de novas organizações dando um salto qualitativo nas reivindicações e ações desses movimentos.

### **4.1 NO PERÍODO DE 1985 A 2002**

A sistematização dos dados levantados nos jornais revela que entre as organizações que atuaram na luta pelo transporte coletivo no período de 1985 a 2002 estão: Associações de Moradores de Bairro, Movimento Estudantil, manifestações espontâneas de moradores, e organizações de defesa dos direitos das minorias (deficientes físicos e idosos) e de aposentados.

#### **4.1.1 As mobilizações nos bairros**

O rápido crescimento da cidade nas três últimas décadas do século passado deu origem a vários novos bairros, sem a infraestrutura necessária para garantir qualidade de vida a seus habitantes, cada vez mais distantes do centro. Essas contradições cada vez mais evidentes levam a população neles residentes a se mobilizar, com ações espontâneas ou de forma organizada através das Associações

de Moradores de Bairro (AMB), grupos de mulheres, idosos entre outros para reivindicar serviços públicos e equipamentos urbanos.

Além das reivindicações por transporte, as organizações de moradores lutam por segurança, lazer, asfalto, iluminação, creches, escolas entre outras, visando garantir melhores condições de vida à população residente nos bairros.

A seguir apresentamos, por ordem cronológica, síntese das várias notícias veiculadas pelos jornais consultados sobre as reivindicações e manifestações coletivas por transporte no período de 1985 a 2002 nos bairro da capital.

**19/01/86** - A menos de um ano após a inauguração do Terminal do CPA II, o NGTC fez uma pesquisa no terminal com a população cujo resultado, divulgado no jornal, era de que o terminal deveria acabar. Os moradores do bairro através da Associação lançaram carta de resposta denunciando o NGTC e dizendo que a pesquisa foi feita de forma tendenciosa e com “meia dúzia” de usuários. (*O Estado de Mato Grosso*. Cuiabá, 19 de jan./1986).

Segundo os moradores os problemas no terminal eram reais, porém o serviço deveria melhorar e não acabar e que a pesquisa deveria ser feita com uma maior participação dos usuários.

O NGTC teve que fazer uma nova pesquisa que apontou a aprovação do terminal pelos usuários. No entanto, várias propostas de melhorias foram sugeridas.

**08/07/86** - O presidente da AMB, do CPA I, junto com a presidente do Clube das Mães, também do CPA I, se reuniram com o prefeito Estevão Torquato para fazer as necessárias reivindicações, dentre elas, o transporte também foi pauta. Em resposta o prefeito prometeu a criação da Empresa Municipal de Transporte até o próximo ano, porém, com já falamos, esta empresa não chegou a sair do papel (*O Estado de Mato Grosso*. Cuiabá, 08 de jul./1986).

**19/09/86** - Os moradores do bairro Bela Vista, revoltados com a demora e com o descaso da empresa São Luís que atendia a linha, depredaram e tentaram botar fogo em um de seus ônibus. O NGTC teve que providenciar a troca por outra empresa atendendo a linha, pois os moradores não queriam mais a empresa como prestadora de serviço no bairro (*O Estado de Mato Grosso*. Cuiabá, 19 de set./1986).

**25/12/86** – Moradores do Parque Cuiabá, através da AMB dizem que o transporte no bairro é problema, e a qualidade do serviço só piora. Reclamam que a

única empresa que faz a linha é a São Luís, e que ela não cumpre com os horários (*O Estado de Mato Grosso*. Cuiabá, 25 de dez./1986).

**04/01/87** – Cerca de 50 moradores do Parque Atalaia incendiaram um ônibus da São Luís por causa da demora. O ônibus incendiado era o único que fazia a linha (*O Estado de Mato Grosso*. Cuiabá, 04 de jan./1987).

Segundo o NGTC, a empresa deveria receber severas punições como a apreensão de alguns de seus ônibus por não estar cumprindo com as suas atribuições. No entanto, o prefeito passou por cima do NGTC e saiu em defesa da empresa dando-lhe uma nova chance. A ação do prefeito foi visto como a desmoralização do NGTC pela reportagem.

Figura 8: Moradores do Parque Atalaia incendeiam ônibus da São Luiz



(*O Estado de Mato Grosso*. Cuiabá, 04 de jan./1987).

**08/01/87** – Moradores do CPA III reclamam, via AMB, dos poucos ônibus no bairro, falta de abrigo nos pontos de ônibus e da forma que está funcionando o terminal, que está prejudicando a população. O moradores denunciaram que após a criação do Terminal no CPA II, diminuíram as linhas que passavam no CPA I e III. (*O Estado de Mato Grosso*. Cuiabá, 08 de jan./1987).

**02/04/87** - Presidente da AMB Tijucal fez reclamação formal ao NGTC a respeito do motorista que agrediu um de seus moradores. (*O Estado de Mato Grosso*. Cuiabá, 02 de abr./1987).



**05/07/87** – Moradores do bairro Três Barras reivindicam uma linha que contemple o bairro que é novo (*O Estado de Mato Grosso*. Cuiabá, 05 de jul./1987).

**10/12/87** – O presidente da Federação das Associações de Bairro (FEMAB) diz que os moradores dos oito bairros prejudicados pela paralisação, puxada pelos empresários com o objetivo de pressionar um novo aumento da tarifa estão revoltados e garantem que se continuar assim vai haver mobilização, e que pode acontecer igual ocorreu no Rio de Janeiro<sup>34</sup> (*O Estado de Mato Grosso*. Cuiabá, 10 de dez./1987).

**25/10/88** – Associação de Moradores do CPA II denuncia corrupção no NGTC, com o aval do Prefeito Dante de Oliveira. Segundo a AMB, o NGTC teria feito uma pesquisa tendenciosa que beneficiava os empresários. O objetivo da pesquisa era justificar a retirada de uma das linhas que atendia o bairro e que não era muito lucrativa para essas empresas (*O Estado de Mato Grosso*. Cuiabá, 25 de out./1988).

**04/06/89** – Mais de mil moradores dos bairros Osmar Cabral, Jardim Fortaleza e São João Del Rei se revoltaram contra as péssimas condições do transporte coletivo na região, destruindo três ônibus. Só não atearam fogo neles devido a intervenção da polícia que chegou na hora. Quinze dias depois do acontecido, no dia 21/06/89, outro ônibus foi depredado no bairro (*O Estado de Mato Grosso*. Cuiabá, 04 de jun./1989).

O presidente da AMB do Osmar Cabral disse que a comunidade está revoltada devido as constantes demora e poucos ônibus na linha que faz os três bairros. Houve reclamação também da superlotação dos ônibus com gente tendo que andar pendurada na porta traseira e defeitos mecânicos. Segundo o presidente, os atrasos já foram motivo de demissão de alguns moradores.

**14/09/91** – ônibus é depredado por moradores da Cohab São Gonçalo após matar atropelada uma criança no bairro. O motorista foi levado à delegacia após quase ter sido linchado pelos moradores. Nas últimas três semanas foram contabilizados seis acidentes com coletivos, com um saldo de quatro mortes e três em estado grave (*O Estado de Mato Grosso*. Cuiabá, 14 de set./1991).

---

<sup>34</sup>No dia 01/07/87, aconteceu no Rio de Janeiro uma revolta da população no centro da cidade por causa do aumento da tarifa. O centro se tornou uma praça de guerra, com um saldo de 70 ônibus apedrejados e 20 queimados. O comércio na região teve que fechar. (*O Estado de Mato Grosso*. Cuiabá, 01 de jul./1987).

**09/07/93** – Revoltados com a demora devido a desobediência do horário, os moradores do Jardim Primavera quebraram os vidros e tombaram o ônibus que faz a linha (*O Estado de Mato Grosso*. Cuiabá, 09 de jul./1993).

**02/03/95** – Presidente da AMB do Sucuri denuncia que a falta de ônibus no bairro está prejudicando os estudantes, que têm chegado constantemente atrasados no colégio. Segundo o presidente, as solicitações de mais ônibus atendendo o bairro foi negado pela STU (*A Gazeta*. Cuiabá, 02 de mar./1995).

**14/01/99** – Participaram da reunião com a SMTU, 40 presidentes das 52 Associações de Moradores de Bairro. Foi abordado por eles a necessidade de mais ônibus, mais linhas e a obediência quanto ao horário. Porém, no geral foi elogiado o trabalho que a SMTU vem fazendo (*A Gazeta*. Cuiabá, 14 de jan./1999).

Esta reunião aconteceu após uma série de melhorias no transporte, como a renovação da frota nos anos de 1996 e 1997.

Um aspecto interessante com relação à atuação das associações de moradores diz respeito ao fato de que em várias ocasiões suas mobilizações serem coletivas, envolvendo associações de vários bairros ou mesmo outras organizações existentes nos espaços de moradia, revelando com isso que o transporte coletivo não é uma questão isolada a um ou outro bairro, mas uma questão que atinge a maioria da população usuária. Isso fica evidente nas sínteses construídas partir das notícias extraídas dos jornais sobre as mobilizações desencadeadas pelas associações de moradores ou pelos moradores agindo de forma independente em relação as associações. Vale um parêntese aqui no sentido de esclarecer que embora os jornais não registrem, provavelmente muitas associações de moradores também estão presentes no que estamos denominando de manifestações espontâneas.

As estratégias de luta e as mobilizações desencadeadas pelas Associações de Moradores são diversificadas, envolvendo desde reuniões com os representantes dos poderes executivo e legislativo (Prefeitura, órgãos municipais de transporte e Câmara de Vereadores) para apresentar suas reivindicações e denúncias, abaixo-assinados, interdição de ruas, ações no Ministério Público entre outros.

Já as manifestações espontâneas dos usuários do transporte coletivo nos bairros, as interdição de ruas e a depredação de ônibus são estratégias bastante comuns. Possivelmente porque atrás de cada uma das manifestações registradas

pelos jornais muitas reivindicações já tenham sido apresentadas aos órgãos competentes.

No geral, as reivindicações são direcionadas fundamentalmente ao poder executivo (Prefeitura e Secretaria Municipal de Transportes Urbanos) possivelmente em virtude do papel do estado na gestão e administração da questão urbana no fornecimento da infraestrutura necessária à reprodução das relações capitalistas de produção. As respostas, a postergação, revelam soluções desiguais.

#### **4.1.2. As mobilizações do movimento estudantil**

Além das Associações de Moradores de Bairros, os estudantes secundaristas e universitários também são sujeitos importantes na luta pelo transporte coletivo durante o período investigado. Fazem parte do Movimento Estudantil as seguintes entidades representativas: Diretório Central dos Estudantes da Universidade Federal de Mato Grosso (DCE-UFMT), Associação Mato-grossense dos Estudantes (AME), Associação Cuiabana dos Estudantes Secundaristas (ACES) e instâncias como os grêmios estudantis e Centros Acadêmicos.

A principal agenda levantada pelo Movimento Estudantil, para além dos muros das universidades e colégios nas décadas de 1980 e 1990 é o direito à meia-entrada em eventos culturais, cinemas e o acesso ao transporte coletivo, através do meio passe e em seguida pelo passe-livre. A conquista e a manutenção destes direitos só foram possíveis através de muitos embates com os empresários do transporte coletivo e o poder público municipal, pois os mesmos eram alvos de constantes de tentativas de restrições ou de cortes. Além das resistências para sua aprovação houve o enfrentamento necessário para a sua implementação.

O direito à meia passagem foi conquistado através da Lei 1.789 de 18 de Março de 1981, alterada pela lei 2.050 de 13 de Abril de 1983, que dispõe sobre o meio-passe. No entanto, sua efetivação foi marcada por muitas idas e vindas, com os empresários do setor e o órgão gestor do transporte coletivo no município utilizando-se de todas as estratégias para retardar o usufruto do direito ao meio passe pelos estudantes. Entre as principais denúncias apresentadas pelos estudantes estão a burocratização por parte do órgão gestor na produção e emissão das carteirinhas; a limitação do número de passes mensais a serem liberados e dos dias de utilização do mesmos

Como se pode observar a seguir, a partir de extratos de notícias veiculadas pelos jornais, o período é marcado por várias manifestações dos estudantes contra o Núcleo de Gerenciamento do Transporte Coletivo (NGTC), a Prefeitura Municipal, a Câmara de Vereadores e os empresários do setor (representados pela MTU).

**21/03/86** – Estudantes denunciam morosidade e burocratização para produção e entrega das carteirinhas e passes pelo NGTC. O Diretório Central dos Estudantes (DCE-UFMT) atento a isso convocou uma reunião para discutir estes problemas que estavam acontecendo com os estudantes (*O Estado de Mato Grosso*. Cuiabá, 21 de mar./1986).

**04/04/86** – Alguns estudantes, acompanhados do presidente do DCE-UFMT, sentaram com o prefeito Dante de Oliveira e o diretor do NGTC para discutirem a burocratização e as limitações de retiradas de passes por mês para cada estudante. Segundo os estudantes, o prefeito resolveu ignorar a lei e reduzir indevidamente o número de passes para eles (*O Estado de Mato Grosso*. Cuiabá, 04 de abr./1986).

**15/07/86** - Outra irregularidade denunciada pelo jornal no dia 15/07/86, é que as empresas estavam emitindo os passes estudantis com os dizeres “Não vale nos domingos e feriados”, o que não estava de acordo com a lei que dispõe tal direito. A meia passagem vale sim aos domingos, feriados e inclusive durante as férias (*O Estado de Mato Grosso*. Cuiabá, 15 de jul./1986)

No dia seguinte, o jornal publicou novamente a matéria, desta vez anexando a lei 1789 de 18 de Março de 1981, alterada pela lei 2.050 de 13 de Abril de 1983, comprovando que o direito dos estudantes vigoravam também nos fins de semana, feriados e inclusive durante as férias.

A resposta dos estudantes quanto a essa ação dos empresários foi uma manifestação contra a Prefeitura com o intuito de garantir o benefício, tendo a participação da Associação Mato-grossense dos Estudantes (AME) e do Diretório Central dos Estudantes (DCE).

A resposta do NGTC às manifestações foi dada pelo coordenador do Núcleo com as seguintes palavras: “Existem leis que foram feitas para não funcionar, se funcionar, só atrapalharia” (*O Estado de Mato Grosso*. Cuiabá, 25 de jul./1986).

**26/02/88** – O presidente da Associação Mato-grossense de Estudantes (AME), o estudante Edson Angelo da Silva, convoca coletiva de imprensa para protestar contra o NGTC, que estava se recusando a aceitar as carteirinhas emitidas

pela Associação e contra o limite de passes estabelecidos aos estudantes pelo NGTC. A este respeito declara o presidente da AME:

“O Núcleo só está querendo fornecer para cada estudante 60 meio-passes não levando em conta as atividades extraclasse. Os estudantes que moram próximo ao colégio que frequentam não estão tendo direito aos passes. Nem sempre os colégios têm biblioteca e as pesquisas precisam ser realizadas em outros locais” (*O Estado de Mato Grosso*. Cuiabá, 26 de fev./1988).

**02/03/90** – A Associação Cuiabana dos Estudantes Secundaristas (ACES) reivindica o fim da limitação de passes por estudantes imposta pela Associação Mato-grossense de Transportadores Urbanos (MTU). Segundo o presidente da ACES, Marcos Cesar, “A prefeitura passou para a MTU o controle dos passes para estudantes, idosos e outros [...] e desde então tornou-se muito difícil adquiri-los devido à burocracia”. Para conseguir a carteirinha que dava direito ao meio-passe o aluno tinha que se cadastrar na MTU e reconhecer firma com a assinatura do diretor da sua escola em cartório<sup>35</sup> (*O Estado de Mato Grosso*. Cuiabá, 02 de mar./1990).

**12/07/91** – Cerca de 300 estudantes se concentraram ontem na Praça da República para protestar contra o NGTC e a MTU. A manifestação foi organizada pela AME e pelo DCE-UFMT, contra a burocratização na retirada dos 120 meio passes mensais e pelo cumprimento da lei da meia-entrada nos cinemas e eventos culturais em geral, que ainda não estava sendo cumprida (*O Estado de Mato Grosso*. Cuiabá, 12 de jul./1991).

**22/11/92** - Aproximadamente 200 estudantes e usuários em geral do transporte coletivo interditaram a rua Barão de Melgaço para protestar contra o fechamento da MTU às vésperas de um novo aumento nas passagens, impedido que a população comprasse os passes ainda com os antigos preços. A polícia foi chamada e durante o manifesto a MTU teve alguns de seus vidros quebrados<sup>36</sup> (*O Estado de Mato Grosso*. Cuiabá, 22 de nov./1992).

**19/02/97** – Descontentamento por parte dos estudantes com o atraso da carteirinha (*A Gazeta*. Cuiabá, 19 de fev/1997).

---

<sup>35</sup>Anteriormente a esse período, as carteirinhas emitidas pela AME e ACES eram suficientes para a retirada dos passes junto à MTU. No entanto, a Prefeitura cancelou esse direito alegando falsificações de documentos e entrega de carteirinhas pelas instituições a pessoas que não deveriam ser beneficiadas.

<sup>36</sup>Devido a esse ato a MTU foi obrigada a vender no próximo dia útil as passagens com o preço antigo.

**03/02/99** – A Associação Cuiabana dos Estudantes Secundaristas (ACES) adquire novamente o direito de emitir a carteirinha que garante a compra do meio passe. Essa concessão tinha sido cassada no início da década (*A Gazeta*. Cuiabá, 03 de fev./1999).

A conquista foi vista como positiva, pois desburocratiza sua entrega e os estudantes poderão usufruir do benefício nos 12 meses do ano. Até então, eles só conseguiam a carteirinha pela MTU após o início do período letivo, ficando os meses iniciais do ano sem o benefício.

**05/02/01** – Aprovado o passe-livre para estudantes, o jornal noticia o fato como resultado de uma manobra política do Prefeito Roberto França (PPS), (que até então se posicionava contra), e do Senador Carlos Bezerra (PSDB) (*A Gazeta*. Cuiabá, 05 de fev./2001).

Apesar de ter sido noticiado como manobra política, e não termos encontrado mobilizações tencionando para a criação da lei do passe livre, sabemos que de alguma forma a pressão ocorreu, já que a questão beneficiava grande parte dos usuários do transporte que eram os estudantes.

Com a aprovação, os estudantes foram às ruas comemorar a vitória fechando a Getúlio Vargas em frente a Câmara. De um lado estava os estudantes que defendiam o deputado Wilson Santos (PSDB) como o “pai” do projeto; e do outro lado os alunos que defendem o vereador Totó Parente (PMDB) como idealizador do passe-livre. No entanto, o nome de nenhum deles apareceu no projeto.

**26/03/02** – O Diretório Central dos Estudantes da UFMT denuncia a prática da MTU de gravar nos passes gratuitos o nome dos estudantes. O universitário Aislan Galvão disse que a prática “além de ilegal coloca a segurança dos alunos em risco” (*A Gazeta*. Cuiabá, 26 de mar./2002).

#### **4.1.3 Outras mobilizações**

**10/03/89** – Foi identificada uma manifestação nesta data, porém o jornal não apresenta maiores detalhes quanto à sua organização, mas foi possível verificar, que a manifestação ocorreu em virtude do aumento da tarifa após o governo federal repassar aos municípios o poder de equilibrar os preços, uma espécie de salvo-conduto para a quebra do congelamento do Plano Verão (*O Estado de Mato Grosso*. Cuiabá, 10 de mar./1989).

O prefeito Frederico Campos ao se pronunciar sobre a questão, afirma que a reação da comunidade organizada deveria ser para reivindicar melhorias e não contra o aumento, pois este era imprescindível para a melhoria do sistema de transporte.

Quatro dias depois desta manifestação, uma greve geral foi decretada devido as consequências do Plano Verão, os vários sindicatos envolvidos colocaram grande pressão para que o transporte também parasse, pois o mesmo era fundamental para que a paralisação fosse geral. O Sindicato dos Bancários, um dos mais envolvidos, entrou ainda com um mandado de segurança contra a Prefeitura visando impedir o aumento da tarifa.

**16/02/90** - Aposentados e pensionistas se mobilizam contra o que chamaram de “Uma medida desumana do prefeito de Cuiabá”. Na ocasião, o Prefeito Frederico Campos, havia vetado o projeto de lei de autoria do vereador Wilson Santos que daria o direito ao passe-livre aos aposentados e pensionistas considerados fisicamente inválidos. O protesto foi realizado no pátio da Câmara dos Vereadores com o intuito de pressioná-los a derrubarem o veto do Prefeito (*O Estado de Mato Grosso*. Cuiabá, 16 de fev./1990).

**18/01/94** – O prefeito Dante de Oliveira participa da reunião da Frente Nacional de Prefeitos com a presença do presidente Itamar Franco para discutir redução no custo do transporte. Dentre as reivindicações, o fim do oligopólio das indústrias fabricantes de chassi de ônibus, com um preço abusivo. Segundo esses prefeitos essa era o principal motivo do alto preço da tarifa (*O Estado de Mato Grosso*. Cuiabá, 18 de jan./1994).

**25/04/97** - Associação dos Permissionários do Mercado Varejista do Porto senta com o prefeito Roberto França e a SMTU para exigir mudanças na região que tem sofrido com o baixo movimento no comércio. Dentre as reivindicações estão a solicitação de mais ônibus, mais linhas e mais pontos de ônibus no local (*A Gazeta*. Cuiabá, 25 de abr./1997).

**03/12/02** – O Fórum Estadual de ONGs/Aids se reúne para denunciar que a lei sancionada a um ano pelo Prefeito não estava sendo praticada. A lei previa a gratuidade aos portadores do vírus HIV-positiva (*A Gazeta*. Cuiabá, 03 de dez./2002).

## 4.2 NO PERÍDO DE 2003 A 2014

Observamos nas notícias, a partir de 2003, uma transformação nas reivindicações pelo transporte, com a participação de outros movimentos na fiscalização do serviço e principalmente na formulação dos preços da tarifa, dando uma fundamentação mais técnica às denúncias. Gerando com isso um salto qualitativo nas reivindicações. Além disso, através das notícias conseguimos observar a formação de movimentos que possuíam como pauta central o transporte coletivo no município.

No entanto, isso não quer dizer que os movimentos que vinham construindo a luta pelo transporte até aqui tenham desaparecido. Algumas Associações de Moradores de Bairro vão participar dessa mudança, construindo de forma mais organizada um movimento pelo transporte coletivo, porém não mais como protagonistas dessa luta. outras continuaram atuando apenas nas pautas mais imediatas em seus bairros.

Com o Movimento Estudantil isso também aconteceu, vamos presenciar instituições como a AME, ACES, UNE, DCE-UFMT entre outras, algumas serem cooptadas por empresários ou até mesmo pela Prefeitura, e outras participarem dessa transformação mais qualificada em sua organização e reivindicações.

Em 22/01/03, com as especulações em torno da majoração do preço da tarifa de R\$ 1,20 para R\$ 2,00 e as ameaças dos empresários ao passe-livre estudantil, em virtude do não repasse dos recursos pela Prefeitura, o Sindicato dos Contabilistas (Sincon) convoca sindicatos, associações de bairros e entidades estudantis para discutirem o aumento e a supervalorização da tarifa (*A Gazeta*. Cuiabá, 02 de jan./2003).

Analisando as planilhas apresentadas pelos empresários ao Conselho Municipal de Transporte e à Câmara dos Vereadores para o reajuste de 2001, quando a passagem passou de R\$ 1,00 para R\$ 1,20, o Sincon encontrou irregularidades, afirmando que a tarifa deveria custar ao usuário R\$ 0,85 centavos na época.

Além do Sincon, outro movimento cuja atuação é registrada pelos jornais nesse período é o a Associação dos Usuários de Transporte Coletivo (Assut/MT). A mesma apresenta o resultado de estudo revelando que o usuário perdia em média



três dias por mês esperando nas filas de ônibus. Segundo a Assut faltava planejamento para o funcionamento do sistema.

Com essas organizações questionando o aumento da tarifa, o vereador Edvã Pereira Alves (PSDB) convoca audiência pública para discutir a qualidade e a tarifa do transporte coletivo. Além de criticar a tentativa de novo aumento no valor das tarifas, também denunciou a cooptação política existente na nomeação dos conselheiros para o Conselho Municipal de Transporte. De acordo com o vereador, “No reajuste de 2001, até o presidente da União Cuiabana das Associações de Moradores de Bairro (Ucamb) votou a favor do aumento. Só depois é que fomos descobrir que ele era funcionário contratado da prefeitura” (*A Gazeta*. Cuiabá, 19 de fev./2003).

Essa audiência resultou na formação o Fórum Permanente de Transporte Coletivo, constituído pelos vários movimentos em defesa do transporte coletivo – associações de moradores, organizações estudantis e sindicais, tendo como coordenador geral Luiz Mário de Barros, presidente do Sincon.

No dia 12/03/03, sob coordenação do Fórum Permanente de Transporte Coletivo, aproximadamente 400 pessoas, entre elas estudantes da rede pública, estudantes da UFMT, servidores públicos municipais e usuários do transporte coletivo fizeram manifestação, com concentração na Praça Ipiranga passando pela estação Bispo Dom José até a sede da Prefeitura. Um dos motivos do protesto foi a recusa da SMTU em entregar a planilha ao Sindicato dos Contabilistas (Sincon) (*A Gazeta*. Cuiabá, 12 de mar./2003).

No dia 20/03/03 houve nova manifestação, desta vez coordenada pela União Nacional dos Estudantes (UNE) e pela União Estadual dos Estudantes de Mato Grosso (UEE/MT) fazendo o mesmo trajeto. Cinco dias depois, no dia 25/03/03, houve novo ato em frente a estação Bispo, contando com estudantes dos colégios estaduais Presidente Médici e Cesário Neto (*A Gazeta*. Cuiabá, 20 de mar./2003).

Um dos dados apresentados como irregular nas planilhas, era o orçamento do preço do óleo diesel. Na análise do presidente do Sincon Luiz Mário de Andrade:

“O preço foi colocado como se as empresas pagassem o valor da bomba nos postos de gasolina. Mas se os coletivos fossem abastecidos pelo Diesel comprado diretamente das distribuidoras o valor seria mais barato, assim o impacto seria menos na planilha, reduzindo assim o valor da tarifa” (*A Gazeta*. Cuiabá, 22 de mar./2003).

O auditor da Receita Federal, Almerindo Botelho, em uma primeira análise também já averiguava irregularidades, principalmente com relação à falta de controle dos orçamentos com insumos. Segundo ele, “se você compra um pneu o valor é X, porém, quando se compra mais, o valor é menor”. Para o auditor “os dados são manipuláveis, se mudar uma variável do cálculo, o valor vai ser diferente”. O auditor também falou dos perigos de se ter uma tarifa com valor abusivo, que pode acarretar no aumento de vários outros produtos e serviços, além de ocasionar um aumento também no número de demissões (*A Gazeta*. Cuiabá, 25 de abr./2003).

Apesar de toda essa movimentação terem conseguido prorrogar o reajuste, a tarifa foi para R\$ 1,60. A Assut/MT entrou com ação no Ministério Público contra o aumento, porém a mesma foi indeferida pelo juiz, que argumentou não haver irregularidades no reajuste.

O Sincon solicitou ao Ministério Público Estadual (MPE) instauração de inquérito civil questionando a planilha que deferiu o último aumento. Ainda analisando as planilhas que justificaram o aumento de 2001, o Sincon descobriu mais uma irregularidade em decorrência da qual, no período de 2001 a 2003, os usuários desembolsaram cerca de 11 milhões a mais do que deveria ao cobrarem uma tarifa de R\$ 1,20. Desta vez, a irregularidade encontrada era sobre o item de cálculo de Índice de Passageiros por Quilômetro Rodado (IPK) que teria sido manipulado. Até mesmo o IBGE se pronunciou dizendo que esta desconfinança apresentada pela Sincon fazia sentido (*A Gazeta*. Cuiabá, 25 de abr./2003).

No dia 12/06/03, o Sindicato dos Trabalhadores do Transporte Terrestre (Stett) durante greve da categoria fez duras críticas ao passe-livre estudantil, e dizia que o direito não deveria ser estendido às escolas particulares. A Associação Cuiabana de Estudantes Secundaristas (ACES), estranhando esse ataque por parte dos motoristas declara que mesmo nas escolas particulares existem um número grande de alunos bolsistas, e ou, já comprometem seu orçamento com o pagamento das mensalidades. (*A Gazeta*. Cuiabá, 12 de jun./2003).

O que fica claro com este ataque do sindicato representante dos motoristas é que, o não repasse da prefeitura às empresas, referente ao passe-livre, estava emperrando a negociação salarial da categoria.

Já no início de 2004, em Fevereiro, o jornal noticia que a Assut/MT tem realizado palestras nos bairros de Cuiabá para tentar mobilizar os usuários, para que

parta deles um levante contra o sistema de transporte, que tem prestado um péssimo serviço (*A Gazeta*. Cuiabá, 05 de fev./2004).

Em meados de 2004, o jornal denuncia o fim do prazo estipulado na licitação de 2003 para que as empresas fizessem as adaptações necessárias para garantir acessibilidade a Portadores de Necessidades Especiais (PNEs), que até aquele momento não havia sido atendido pelas empresas<sup>37</sup> (*A Gazeta*. Cuiabá, 04 de jun./2004).

No dia 04/12/04, seis meses após a denúncia acima e ainda sem os ônibus adaptados, a Amde junto com outras entidades, procura o secretário da SMTU para exigir as providências necessárias, porém ele não se encontrava. Ao se pronunciar sobre a questão a vice-presidente da Amde, Josineide Miranda de Freitas afirma:

“Nós, os deficientes, sofremos os mais diferenciados preconceitos e barreiras para ir e vir e escolhemos o dia internacional da pessoa com deficiência para cobrar o direito de poder usar os ônibus sem dificuldade. O secretário nos prometeu em julho deste ano pelo menos 20 ônibus seriam adaptados com rampa, mas, até hoje, não temos nenhum” (*A Gazeta*. Cuiabá, 04 de dez./2004).

No ano de 2005 o sistema de transporte está novamente em foco, não só pela precariedade da frota, que havia chegado a uma idade média de 7.1 anos, mas também porque Wilson Santos, político cuja trajetória parlamentar nos legislativos municipal e estadual havia abraçado a pauta do transporte coletivo, tendo participação ativa nas lutas pela implantação do passe-livre em 2001.

Porém, sua atuação como gestor não é condizente com sua atuação como parlamentar. Se como vereador e deputado Wilson Santos apoiou a aprovação dos projetos de lei do passe livre, como chefe do poder executivo municipal sua atuação é no sentido de inviabilizar, postergar a efetivação do direito ao passe livre, utilizando-se sempre argumentos econômicos e técnicos para não implementá-lo. Sua gestão ficará marcada por suas constantes ameaças ao passe-livre e o seu primeiro mandato como Prefeito (2005-2009) como o período em que mais houve manifestação pelo transporte coletivo em Cuiabá, como vamos ver no decorrer desse trabalho. A este respeito é interessante é observar a notícia veiculada pelo Jornal

---

<sup>37</sup> Desde 1988 a responsabilidade pelo transporte das pessoas com deficiência era da Prefeitura Municipal através do “Projeto Buscar” a Prefeitura com a MTU oferecia 10 vans, insuficientes para atender uma uma média de 135 solicitações diárias. Fonte: *A Gazeta*. Cuiabá, 04 de jun./2004.

No dia 14/04/05. O Folha do Estado lança a seguinte reportagem.

O passe livre está ameaçado. Essa foi a declaração do prefeito Wilson Santos sobre o benefício que atualmente é concedido para estudantes de todos os níveis em Cuiabá. Segundo ele a gestão do ex-prefeito Roberto França não pagou um único passe. Ontem foi realizada uma audiência na Câmara Municipal para discutir a situação do passe livre (*Folha do Estado*. Cuiabá, 14 de abr./2005).

A polêmica causada pelas declarações de Wilson Santos de que não efetuará o repasse dos recursos para pagamento do passe livre referente à gestão do Prefeito Roberto França, aliada às insatisfações com relação às planilhas de cálculo do transporte coletivo, motivaram a criação da primeira Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) da Câmara Municipal de Cuiabá<sup>38</sup> para investigar as dívidas da Prefeitura com as empresas. O Jornal Folha do Estado relata o processo da CPI da seguinte forma:

*Empresas de ônibus devem uma fortuna à prefeitura [...] Cerca de R\$ 26 milhões [...] Os débitos são referentes a taxa de concessão e Imposto Sobre Serviço (ISS). Vereadores prometem ir fundo na CPI, a comissão parlamentar de inquérito que investiga a dívida da prefeitura com as empresas do transporte coletivo em função do passe livre é a primeira CPI da história da Câmara Municipal de Cuiabá (Folha do Estado. Cuiabá, 28 de mai./2005).*

A Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) dos transportes já possui documentos para pedir o cancelamento de contratos de concessões de várias empresas do transporte coletivo em Cuiabá. Segundo o presidente da comissão o vereador Walter Rabelo (PMDB), apesar de não se ter um relatório definitivo uma série de irregularidades foram detectadas, o que levará ao cancelamento dos contratos com a prefeitura. Os vereadores citam que muitas companhias têm dívidas maiores que seu capital integrado (*Folha do Estado*. Cuiabá, 31 de ago./2005).

*Passagem de ônibus deveria custar metade do que é cobrado hoje. A planilha de custos feita pela Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) do Transporte da Câmara Municipal de Cuiabá apresentada ontem, aponta que o preço da passagem do ônibus coletivo deveria custar R\$ 0,81, ou seja, praticamente metade dos atuais R\$ 1,60. O estudo segundo membros da CPI, foi feito embasado tecnicamente em documentos apurados junto às próprias empresas de ônibus que*

---

<sup>38</sup>A CPI dos transportes foi composta pelos Vereadores Walter Rabelo (PMDB), Presidente, Luís Poção, relator e Domingo Sávio (PT). Os trabalhos da Comissão foram concluídos após 8 meses (*Folha do Estado*. Cuiabá, 28 de mai./2005).

operam em Cuiabá. Pelos números, em maio de 2001 a passagem custava 1,20, ao passo que o litro do óleo diesel por exemplo, custava R\$ 0,83. Para justificar o aumento de 2003 para R\$ 1,60, a Associação Mato-Grossense dos Transportadores Urbanos (MTU) teria argumentado que o valor do óleo diesel estaria em R\$ 1,73. As empresas de transporte que operam em Cuiabá devem à prefeitura quase R\$ 140 milhões, decorrentes de dívidas referentes a impostos principalmente (R\$ 109 milhões) e multas por descumprimento contratual. Essa foi a principal conclusão apresentada ontem pela CPI do Transporte Coletivo (*Folha do Estado*. Cuiabá, 28 de dez./2005).

Apesar das irregularidades constatadas pela CPI em relação ao sistema de transporte coletivo, como a dívida das empresas com a Prefeitura em virtude do não repasse dos recursos referentes ao pagamento de ISS nenhuma punição legal concreta foi atribuída às empresas. Todavia, a instauração da CPI foi importante porque suas denúncias motivaram os movimentos sociais a atuarem de maneira mais incisiva na luta em defesa do transporte público. Enquanto o sistema de transporte era discutido pelo poder legislativo municipal, a sociedade civil se mobiliza em torno da questão. Em consequência desse processo, entre setembro de 2005 a março de 2006, durante 7 meses, Cuiabá presencia o maior número de mobilizações coletivas pelo transporte.

Esse período de intensas lutas tem início com as manifestações do Grito dos Excluídos<sup>39</sup> do dia 07 de Setembro de 2005, durante o desfile cívico-militar. O jornal registra que:

Os participantes do 11º Grito dos Excluídos. Representantes de diversos movimentos sociais e comunidades pastorais desfilaram logo após a apresentação cívico-militar e protestaram entre outras coisas, pela redução da tarifa e melhoria do transporte coletivo em Cuiabá e pela ampliação do passe-livre (*Folha do Estado*. Cuiabá, 09 de set./2005).

Desta manifestação no 11º Grito dos Excluídos, surge o Comitê de Luta Pelo Transporte Público (CLTP), organização constituída por várias entidades de luta pelo transporte coletivo, em especial as organizações estudantis, que vão articular as principais manifestações pelo transporte coletivo a partir desse período.

---

<sup>39</sup>O Grito dos Excluídos é uma manifestação popular sempre aberto e plural de pessoas, grupos, entidades, igrejas e movimentos sociais comprometidos com as causas dos excluídos. Privilegia a participação ampla, aberta e plural. Os mais diferentes atores e sujeitos sociais se unem numa causa comum, sem deixar de lado sua especificidade. Desde 1995, as manifestações do movimento se realiza no dia 7 de setembro.

Apesar desta manifestação, 13 dias depois, o prefeito Wilson Santos anuncia aumento das tarifas para o mês de dezembro, argumentando que a tarifa estava congelada há mais de 30 meses e que a manutenção do valor só seria possível com o fim dos impostos estaduais e federais sobre o óleo diesel. Além de afirmar que não pagaria a dívida de 26 milhões com os empresários referente ao passe-livre da gestão de Roberto França. Wilson Santos afirma que faria mais uma tentativa de negociar com o governo estadual o pagamento do passe-livre dos estudantes da rede pública estadual que representavam 42% dos 50 mil beneficiados. Ou seja, transferindo a responsabilidade para as esferas estadual e federal.

No dia 26 de setembro, o CLTP ocupou uma audiência pública que tinha como pauta esclarecer as mudanças feitas em algumas linhas de ônibus. O CLTP utilizou o espaço para fazer críticas ao transporte, repudiando o valor da tarifa de R\$ 1,60 e a possibilidade de novo reajuste, à integração de viagens condicionada a aquisição do cartão de transporte, à falta de abrigos na cidade e às mudanças nas linhas, iniciativas que segundo eles não foram feitas pensando na população (*Folha do Estado*. Cuiabá, 26 de set./2005).

No dia 04 de outubro o CLTP articula ato público contando com a participação de aproximadamente 200 estudantes e usuários. A manifestação começou em frente ao Colégio Nilo Póvoas, passando pela Associação dos Transportadores Urbanos (MTU) até a sede da Prefeitura exigindo a presença do prefeito Wilson Santos para a apresentação de suas reivindicações (*Folha do Estado*. Cuiabá, 04 de out./2005).

Diante da recusa do Prefeito em dialogar com os estudantes, estes decidem interditar a Avenida Getúlio Vargas por dez minutos, o que gerou uma confusão com a chegada da PM. No confronto entre manifestantes e a Polícia Militar alguns estudantes se machucaram e quatro deles foram detidos. Ao se referir ao fato o jornal ressalta que:

Devido à agressão, os manifestantes acabaram por ocupar por mais de uma hora a avenida. Somente com a garantia dada pela prefeitura que o Wilson Santos receberia os estudantes a pista foi liberada (*Folha do Estado*. Cuiabá, 05 de out./2005).

No dia seguinte o CLTP convocou coletiva com a imprensa para criticar a ação da polícia, esclarecendo que a interdição da Getúlio Vargas pela segunda vez naquele dia, tinha sido uma estratégia para pressionar a liberação dos militantes detidos, o que deu resultado, pois 45 minutos depois os quatro jovens foram

liberados. Mostrando a organização do movimento de não deixar que nenhum dos seus militantes fosse presos (*Folha do Estado*. Cuiabá, 06 de out./2005).

Além da redução no valor da tarifa, os estudantes reivindicavam a ampliação do passe-livre e melhores condições dos veículos. A manifestação recebeu inclusive a solidariedade do comando de greve dos professores da UFMT.

No dia 18/10/05 houve mais um ato, assim divulgado pelo jornal:

Ao som de palavras de ordem palmas e batucos, estudantes de ensino médio e superior, juntamente com trabalhadores usuários do sistema de transporte coletivo de Cuiabá, fizeram uma passeata ontem reivindicando a redução da tarifa de R\$ 1,60 para R\$ 1,20 e a ampliação do passe livre. Eles partiram da praça Bispo Dom José, no extinto terminal de integração até a Câmara Municipal de Vereadores (*Folha do Estado*. Cuiabá, 19 de out./2005).

Na ocasião acima, aproximadamente 500 pessoas tentaram ocupar a Câmara Municipal para apresentar suas reivindicações, mas foram impedidos pela segurança da casa e pela Polícia Militar. Após negociação, uma comissão de cinco estudantes foram recebidos pela presidência da Câmara.

Em entrevista dada nesta manifestação, o CLTP fala sobre sua agenda de lutas, informando que estava programada nova manifestação para o dia 26/10, em comemoração ao dia nacional de luta pelo passe livre. Como anunciado:

O Comitê de Luta Pelo Transporte Público (CLTP) realizou ontem um ato público no antigo terminal de integração, Estação Bispo Dom José. A manifestação teve como foco principal o dia nacional de luta pelo passe livre. Os estudantes de Cuiabá querem a ampliação do benefício (poder usar o transporte em qualquer hora dia, não só ir para a escola), além da diminuição da tarifa do transporte de R\$ 1,60 para R\$ 1,20 (*Folha do Estado*. Cuiabá, 27 de out./2005).

No dia 17/11/05 nova passeata foi feita por aproximadamente 250 estudantes secundaristas e universitários. O ato começou na Praça Ipiranga e foi até a sede da SMTU. Os manifestantes, ameaçando parar o centro, caso a passagem aumentasse. Nas palavras de um dos manifestantes “Se o prefeito aumentar o valor da passagem de ônibus, pararemos a capital de fato, assim como os estudantes

fizeram em Salvador<sup>40</sup>” disse um dos manifestantes (*Folha do Estado*. Cuiabá, 17 de nov./2005).

Em resposta às manifestações no dia 26/11 o prefeito Wilson Santos declara que, “o valor da passagem de ônibus em Cuiabá poderia ser reduzida para até R\$ 1,10, caso a carga tributária sobre o setor de transporte público fosse extinta” (*Folha do Estado*. Cuiabá, 26 de nov./2005). Jogando novamente a responsabilidade para outras instâncias, se eximindo, como se ele estivesse impossibilitado de reduzir os custos.

No dia 02/12/05 os estudantes mobilizados pelo CLTP realizam “panelaço”, caminhando da Praça Ipiranga até a Praça Alencastro em frente a prefeitura onde entregaram à prefeita em exercício, Jacy Proença (PSDB), abaixo assinado com mais de 10 mil assinaturas em apoio ao Movimento. Dentre as reivindicações, a principal era contra o aumento, mas também solicitavam a realização de audiências públicas para debater a questão do transporte público (*Folha do Estado*. Cuiabá, 02 de dez./2005).

Os estudantes não só se pronunciaram contra o aumento que provavelmente viria nas férias (período de pouca mobilização), como reivindicavam a redução da passagem, alertando que ela estava superfaturada há mais de 30 meses. O CLTP já tinha marcado em sua agenda reunião com o intuito de elaborar proposta para a criação de um sistema de transporte totalmente estatal.

No dia 11/01/06 o CLTP promove “vassourasso” em frente a Associação dos Transportadores dos Transportes Urbanos (MTU), para, segundo eles, “lavar a sujeira do transporte”. O ato foi uma resposta à divulgação do resultado da CPI dos transportes, que comprovou irregularidades nos processos licitatórios das empresas que operam o transporte em Cuiabá, na dívida de R\$ 138 milhões dessas empresas com a Prefeitura e no preço da tarifa, que deveria custar R\$ 0,81 e não R\$ 1,60 como estava sendo cobrado e correndo risco de ser aumentada (*Folha do Estado*. Cuiabá, 11 de jan./2006).

No dia 24/02/06, o ato coordenado pela CLTP na posse do novo secretário de Transporte acaba em confronto com a polícia.

---

<sup>40</sup>Se refere aqui a Revolta do Buzu que aconteceu em 2003 na capital baiana. Essa fala mostra a atenção do movimento com relação as manifestações recentes que vinham ocorrendo pelo Brasil, e um provável contato com o documentário do Carlos Ponzato que comentamos no Item 2.2 desta dissertação.



Terminou em confronto violento entre estudantes e policiais militares a manifestação promovida pelo Comitê de Luta pelo Transporte Público (CLTP), na manhã de ontem (24), durante a posse do novo secretário municipal de Transportes Urbanos. Durante a operação a polícia jogou gás de pimenta contra os estudantes, várias pessoas que estavam no local sentiram o efeito do produto. Mesmo com o confronto, a solenidade de posse transcorreu normalmente. Os estudantes reivindicam a redução da tarifa de ônibus que custa atualmente R\$ 1,60. Segundo o CLTP, cerca de 30% da população cuiabana não tem dinheiro para pagar a passagem do transporte coletivo (*Folha do Estado*. Cuiabá, 25 de fev./2006).

A manifestação contou com cerca de 150 estudantes que se reuniram em frente a SMTU, com carro de som e panfletos, denunciando os abusos no valor da tarifa e as péssimas condições do transporte. Durante o confronto os manifestantes começaram a anotar os nomes dos policiais mais exaltados, que retiraram logo em seguida suas identificações.

Os abusos da polícia foram denunciados pelo CLTP, o jornal traz a seguinte notícia:

Uma semana depois do confronto entre policiais militares da Rotam e estudantes membros do Comitê de Luta Pelo Transporte Público (CLTP), que na manhã de sexta-feira (24) faziam uma manifestação em frente à sede da SMTU, a professora Andreza Moraes, de 29 anos, resolveu contar, ontem à tarde, na sede do Sindicato dos Trabalhadores do Ensino Público (SINTEP), o drama que teria vivido ao ser detida naquele dia. Ela afirma que apanhou de cassetete e vai entrar com uma ação contra o Estado por conta dos danos sofridos (*Folha do Estado*. Cuiabá, 04 de mar./2006).

O CLTP retardou enquanto pôde o valor da tarifa a R\$ 1,60. Como vimos desde maio de 2005 o prefeito já demonstrava o interesse de majorar o valor da passagem. Mas só conseguiu o aumento, e abaixo do que especulava na época, no dia 12 de março de 2006, passando a ser R\$ 1,85. A resposta imediata dos estudantes foi um ato de revolta.

O anúncio do aumento da tarifa do transporte coletivo causou confusão na noite de anteontem e madrugada de ontem. Estudantes universitários e secundaristas fizeram um protesto na Avenida Fernando Corrêa e atearam fogo em pneus e lixo, próximo à UFMT, para protestar (*Folha do Estado*. Cuiabá, 12 de mar./2006).

Em resposta ao aumento decretado pelo prefeito no dia 12/03/06, o CLTP mobilizou o maior ato realizado até então contra o aumento das tarifas.

Pelo menos mil estudantes foram às ruas protestar contra o aumento da tarifa de transporte e fecharam as principais vias de escoamento. A reivindicação era de redução da tarifa de 1,85 para 1,60 que vigorou até domingo (12) no transporte da capital. O movimento foi avaliado pela Polícia militar como a maior manifestação de Rua Organizada pelo Comitê de Luta pelo Transporte Público (CLTP). Que terminou ontem por volta das 13h com queima de pneus e trancamento da Av. Tentente-Coronel Duarte (prainha). O grupo promove passeatas em Cuiabá desde o ano passado para pressionar as autoridades públicas e garantir transporte coletivo de qualidade com preço justo. Para acompanhar a manifestação, o primeiro batalhão da Polícia Militar disponibilizou 300 homens, caso fosse necessário, segundo o sargento Josimarcos Pereira (*Folha do Estado*. Cuiabá, 16 de mar./2006).

A tarifa aumentou, porém houve uma conquista por parte do movimento com a retirada da restrição do passe livre só valer para quatro linhas, à escolha do estudante, e começou a valer para todas sem restrições.

Em maio de 2006, a Assut entrou com ação no Ministério Público contra o aumento, que só foi ter resultado em 17 de agosto. O juiz da 1ª Vara Especializada de Fazenda de Cuiabá, por meio de liminar, cancelou o reajuste. A liminar anulou a reunião do Conselho Municipal de Transporte do dia 10 de maio, o que consequentemente anulou a decisão do aumento da tarifa. Ficou entendido que a reunião ocorreu de forma irregular, com a falta de apresentação de documentos solicitados pela Assut. A decisão também proíbe a participação do secretário da SMTU, Oscar Soares, nas reuniões que analisa a proposta de aumento da tarifa realizadas pelo conselho, no qual é presidente, por entender que ele é “parte interessada”, e terá que passar a presidência para outro membro durante as decisões<sup>41</sup>.

Devido a esse aumento o CLTP voltou a se organizar, realizando atividades em colégios. Inclusive, uma de suas intervenções criou uma polêmica entre o comitê e a direção do colégio Nilo Póvoas que no dia 17/08/06 realizou protesto em frente ao colégio pela “repressão da diretoria da escola contra a participação de alunos em

---

<sup>41</sup>No entanto, a prefeitura recorreu ao Tribunal de Justiça que derrubou a liminar e a passagem continuou a R\$ 1,85.

movimento e manifestações organizadas pelo CLTP (*Folha do Estado*. Cuiabá, 19 de ago./2006).

Segundo a coordenação do colégio, a liberação dos alunos para participação nesses eventos só é possível com uma autorização por escrito dos pais permitindo a saída do colégio.

No dia 24/08/06 o CLTP realiza nova manifestação em frente à Prefeitura exigindo a redução do valor da tarifa para R\$ 1,60. Uma comissão foi autorizada a falar com o prefeito. Os estudantes entregam carta elaborada pelo movimento questionando a atitude do Prefeito de recorrer contra a liminar que reduzia a tarifa, recuperando dos diversos estudos feitos que mostravam que a tarifa estava superfaturada na capital. Eles também exigiram que os manifestantes detidos durante o ato fossem soltos, o que para o prefeito não seria problema. Em seguida os estudantes detidos foram soltos (*Folha do Estado*. Cuiabá, 25 de ago./2006).

Nesta reunião o Prefeito questiona o fato de a entidade não ter participado da Comissão de Estudo Tarifário<sup>42</sup> criada por ele para estudos da tarifa. Em resposta a entidade disse que o boicote a essa comissão se dava para que a população não entre em choque com a própria população e defendeu que a Câmara e a Prefeitura são as responsáveis pela tarifa.

Percebe-se nessa resposta do movimento a preocupação do Comitê de não participar de uma organização que pudesse legitimar o aumento da tarifa através de estudos técnicos.

Esse problema fica claro no final de dezembro na reunião do Conselho Municipal de Transporte, que definiu um novo aumento da tarifa, desta vez para R\$ 2,11. A conselheira Marleide de Carvalho representante da Assut/MT, além de reclamar que “o prazo de dois dias concedidos para os conselheiros analisarem as planilhas é muito pequeno porque é uma decisão que vai prejudicar uma população inteira”, também denunciou a União Cuiabana de Associações de Moradores de Bairro (Ucamb), a União Coxipoense de Associação de Moradores (Ucam) e a Associação Mato-grossense de Estudantes (AME) de sempre votarem nas reuniões a favor da prefeitura e em detrimento da população. Para ela “isso é um absurdo, a

---

<sup>42</sup>A comissão era formada por 20 entidades entre elas representantes da Procuradoria Geral, Universidade federal de Mato Grosso (UFMT), Ordem dos Advogados de Mato Grosso (OAB), Associação Cuiabana dos estudantes secundaristas (Aces), Secretaria Municipal de Transportes Urbanos (SMTU) entre outros.

população precisa reagir contra estas entidades que não cumprem seu papel, que é defender o interesse da maioria” (*Folha do Estado*. Cuiabá, 22 de dez./2006).

No dia seguinte à reunião, os vereadores Valtenir Pereira (PSB) e Luiz Poção (PSDB) acionaram o Ministério Público contra a decisão do CMT, alegando falta de debate, motivo pelo qual o conselho foi criado. Eles acusaram o secretário da SMTU, Oscar Soares, de conduzir a reunião de forma intransigente e antidemocrática.

O ano de 2007 será caracterizado como um ano de “guerra de recursos”, ou como o jornal repetidas vezes chama de “queda-de-braço”, entre os movimentos sociais e a prefeitura. Os movimentos atuando através do Ministério Público, com o apoio ou não de alguns vereadores e deputados, para segurar o preço da tarifa a R\$ 1,85.

Ainda sobre a reunião realizada pelo CMT, alguns vereadores e a Assut tentavam derrubar o aumento através do cancelamento de reunião. No dia 11/01/07 o então presidente da Câmara Luiz Poção reclamava da forma como foi conduzida a reunião dizendo que “foi uma manobra truculenta. Nos convocar para uma reunião de estudo da planilha e, chegando lá estava tudo armado para o aumento ser aprovado” (*Folha do Estado*. Cuiabá, 11 de jan./2007).

Um dia após esta declaração uma liminar derruba o aumento. No entanto, o que impediu o reajuste da tarifa foi uma Ação Popular dos moradores do bairro Terra Nova protocolada alguns dias depois da reunião do Conselho. No despacho, o magistrado responsável concordou com o argumento feito pela ação segundo o qual o aumento contrariava o artigo 206 da Lei Orgânica do Município, que prevê que o aumento da tarifa só pode ser efetivado mediante reajuste salarial dos servidores públicos municipais, “porém, os funcionários públicos de Cuiabá estavam sem reajuste desde 1995” (*Folha do Estado*. Cuiabá, 13 de jan./2007).

A liminar derrubando o aumento foi vista como uma grande vitória pelo CLTP, que, junto com partidos políticos, entidades comunitárias, estudantis e religiosas percorreram as rádios comunitárias, emissoras de rádio e televisão, sites jornalísticos e sindicatos para informar a população do cancelamento do aumento.

Foram produzidas juntos com essa liminar a respeito da Lei Orgânica do Município mais 3 liminares. Para que ocorresse o aumento seria necessário derrubar as quatro liminares

Mesmo com o pedido formal de vários movimentos para que a prefeitura tomasse a postura de se abster de recorrer, a mesma não tomou conhecimento. Contestou através da Procuradoria-Geral do Município, no Tribunal de Justiça as quatro liminares que estavam segurando o aumento.

No dia 26/01/07 três das quatro liminares são derrubadas pela Prefeitura, provocando revolta entre os estudantes que se mobilizaram em passeata até o Shopping 3 Américas, fechando o trânsito no sentido Coxipó/Centro com pneus incendiados. A polícia e o corpo de bombeiros foram chamados para controlar a situação. No dia seguinte a última liminar é derrubada, todavia a Prefeitura não consegue decretar o aumento porque o Ministério Público entra com mandado de segurança (*Folha do Estado*. Cuiabá, 26 de jan./2007).

No dia 02/02/07 nova manifestação é articulada pelo CLTP com a presença de moradores dos bairros Jardim Vitória e Sucuri, na ponte do Coxípo. O ato foi encerrado com forte repressão policial, que utilizou gás de pimenta e cassetetes para conter os aproximadamente 80 manifestantes. Dez destes militantes foram presos, a maioria deles militantes que se despontavam como liderança do CLTP. Um dos militantes detidos disse ao jornal que a operação foi praticamente uma operação de caça aos líderes do movimento (*Folha do Estado*. Cuiabá, 03 de fev./2007).

O aluno de história da UFMT, Eduardo Matos, comentou a ação da polícia dizendo que:

“Infelizmente, mesmo depois de terminar a Ditadura Militar a 25 anos, os estudantes ainda sofrem com a ação arbitrária e repressiva da polícia. Os militares ainda não entenderam que o cidadão comum tem o direito de se organizar e lutar pelos seus direitos. É lamentável a sociedade ter que assistir pela televisão e ver pelos jornais cenas de estudantes e pessoas que são contra o que lhes é imposto pelo sistema serem espancados por soldados da PM. Esperávamos que isso tivesse ficado no passado e nos livros” (*Folha do Estado*. Cuiabá, 03 de fev./2007).

Uma semana depois, já com autorização do Tribunal de Justiça para reajustar a tarifa, a Prefeitura decidiu não decretar o aumento de imediato, já que ainda cabia ao Ministério Público recurso, e com isso evitar mais desgastes à imagem do gestor. O prefeito Wilson Santos, sentiu tanto esse desgaste que chegou a prometer que

após o aumento congelaria o valor da tarifa até o final de seu mandato, ou seja, mais dois anos sem aumento.

Essa queda-de-braço vai durar até maio de 2007. Para o militante da CLTP, Gibran Lachowski, ter segurado a tarifa a R\$ 1,85 até então “evita que mais uma injustiça seja cometida contra a população”. Ele lembra também que esta é uma conquista do movimento em defesa dos usuários, que “diversas vezes foi às ruas e apanhou por protestar contra a má prestação do serviço. (*Folha do Estado*. Cuiabá, 15 de mai./2007).

No dia 25/05/07, após nova reunião do CMT, a Prefeitura consegue majorar a tarifa para R\$ 2,05. Novamente, assim como na última reunião realizada em janeiro, dos 12 conselheiros apenas 3 votaram contra o aumento, o representante da Assut, da Câmara e da Fecomércio.

A Associação dos Usuários de Transporte Coletivo do Estado de Mato Grosso (Assut) foi um dos três votos contra o aumento da tarifa. O coordenador técnico da associação, Jean Vandeen Haute, que é consultor internacional de logística, aponta que, apesar de não terem conseguido barrar este reajuste, consideram que a reunião foi positiva, uma vez que conseguiram a aprovação da realização de reuniões mensais para começar a discutir o Plano Diretor do Transporte. Haute aponta que, com a plano, poderá ser implantado o sistema de automatização de apoio à exploração do transporte, capaz de garantir a redução da tarifa através do planejamento do transporte público (*A Gazeta*. Cuiabá, 19 de mai./2007).

Quanto a essa decisão, o presidente da Assembleia Legislativa, Sérgio Ricardo, se manifestou dizendo que o aumento da tarifa só se justifica pelo “superfaturamento das planilhas”. Já o Deputado Walter Rabello disse que o prefeito Wilson Santos tem feito o papel de advogado das empresas de transporte coletivo (*Folha do Estado*. Cuiabá, 30 de mai./2007).

Estas afirmações também partiram dos movimentos pelo transporte, e no dia 30/05/07, o CLTP organiza, com a participação de alguns políticos, um protesto contra o aumento com o objetivo de perguntar ao prefeito, “até quando a população será explorada de humilhada por causa da suas defesas aos empresários do setor do transporte coletivo?” (*Folha do Estado*. Cuiabá, 30 de mai./2007).

Se o primeiro semestre de 2007 ficou marcado por intensas manifestações dos movimentos sociais contra a Prefeitura e os empresários por conta do aumento,

o segundo semestre será marcado pelos ataques de Prefeitura e empresários aos movimentos sociais através das ameaças à extinção do passe-livre.

No dia 01/06/07, por exemplo, o Secretário Municipal de Transportes Urbanos critica o excesso de passageiros com gratuidade em Cuiabá, enquanto o presidente da MTU, Ricardo Caxeta, afirma:

“A lei não nos permite limitar o número de viagens. Se a gente fizer isso sofremos ação do Ministério Público (MP)”, completa, ao insistir que é preciso estudar as “gratuidades” que ultrapassam 1 milhão de viagens, em média, por mês. “Sem as gratuidades e a integração ao invés de R\$ 2,12 a tarifa seria R\$ 1,65” (*A Gazeta*. Cuiabá, 01 de jun./2007).

Além dessas críticas, os estudantes também passam a ser acusados de utilização irregular dos passes livres. Até mesmo o representante da Associação Mato-grossense dos Estudantes (AME), Ivam Deluque, que nas reuniões do CMT não deixava dúvidas quanto ao lado que representava, afirma, em coro com os empresários e prefeitura que,

“[...] pelo menos 25% dos estudantes fazem o uso irregular do passe livre. Por conviver com eles, conhece na prática as principais táticas de burlar a legislação. [...] Somos contra esse tipo de prática porque prejudica as pessoas realmente carentes que realmente necessitam do transporte coletivo, também entendemos que o tema é usado politicamente, porque em nenhum momento temos falado em acabar com os benefícios, mas em educar o passageiro quanto ao uso adequado” (*A Gazeta*. Cuiabá, 27 de set./2007).

Em setembro de 2007 além da implantação de máquinas para reconhecimento de digitais dos alunos contemplados pelo passe-livre, um projeto que restringia o horário de utilização pelos estudantes do benefício tramitava, o que não foi visto com bons olhos pelo Movimento Estudantil. O coordenador do Diretório Central dos Estudantes (DCE) da Universidade Federal de Mato Grosso (UFMT), Lehu Wânio de Araújo, se posicionou contrário à volta da restrição, para ele isso “É um ataque a um direito social. Educação também é lazer, diversão e cultura. O estudante deve ter o direito de ir ao shopping, cinema com a passagem gratuita”. Continua afirmando que “os empresários do transporte já têm um lucro alto com a passagem de R\$ 2,05 e considera absurda responsabilizar os estudantes pelo reajuste tarifário. O movimento estudantil vai reagir” (*A Gazeta*. Cuiabá, 14 de set./2007).

No dia 14/09/07 o jornal divulga a aprovação da lei pela Câmara Municipal com a seguinte notícia:

Vereadores de Cuiabá corrigiram a lei que garantia o passe livre sem controle de horário aos estudantes. Caso o projeto seja sancionado pelo prefeito Wilson Santos, os usuários do benefício só poderão ter a gratuidade apenas no horário escolar em que está matriculado, da mesma forma como ocorria até o final de 2004. De acordo com os parlamentares, a Câmara de Cuiabá não poderia legislar acrescentando despesas ao município sem previsão orçamentária, como ocorreu quando eles mesmos aprovaram o projeto de lei do vereador Milton Rodrigues, permitindo o uso indiscriminado do benefício. A votação ontem foi de 15 votos a favor e 4 contra (*A Gazeta*. Cuiabá, 14 de set./2007).

No entanto, de forma muito estranha, o projeto foi vetado pelo prefeito Wilson Santos, voltando à Câmara que logo em seguida derrubou o veto do prefeito. O curioso é que o veto foi derrubado pelos próprios aliados do prefeito, o que deixa uma impressão que a atitude do prefeito foi mais para eximi-lo da responsabilidade já que o mesmo vinha de um processo de desgaste.

Ao retornar à Câmara onde foi derrubado o veto do prefeito, houve manifestação por cerca de 50 estudantes que assistiam à plenária. Devido ao tumulto os estudantes foram retirados à força para fora da Câmara pelos funcionários da casa, em seguida, a polícia chegou para controlar a situação.

No dia 25/10/07, ainda com a pauta da restrição, cerca de 800 estudantes participaram de um protesto. Com o apoio de um carro de som, a manifestação percorreu as principais avenidas da cidade com cartazes com a foto do prefeito Wilson Santos e dos 14 vereadores da bancada governista, que aprovaram o projeto de lei que restringe os horários de uso do benefício. Denunciando a manobra política na votação da lei. Todo trânsito do trajeto, que envolveu as avenidas Tenente-Coronel Duarte (Prainha), Getúlio Vargas e rua Barão de Melgaço ficou paralisado por pelo menos duas horas, das 9h30 às 11h30. De acordo com o vice-presidente da União Nacional dos Estudantes (UNE) de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, Paulo Lemos, o objetivo da manifestação,

[...] foi mobilizar não só estudantes, mas toda população cuiabana para a manutenção do passe livre para utilização em aulas extra-classe, idas à biblioteca, práticas de esportes e realização de quaisquer outras atividades que a escola propuser fora do horário de aula, como teatro por



exemplo. "Não houve qualquer oportunidade de debate, o projeto foi aprovado a toque de caixa" (*A Gazeta*. Cuiabá, 25 de out./2007).

No dia 13 de novembro uma liminar consegue derrubar a lei que restringe o passe livre. A decisão foi baseada na ilegalidade do processo de votação da lei, pois entrou em pauta sob regime de urgência urgentíssima ao final da sessão. A ação foi impetrada pelos vereadores Lúdio Cabral (PT), Enelinda Scala (PT) e Luiz Poção (PP).

Com mais essa derrota no final de 2007, a Prefeitura, em 2008, recua evitando mais desgastes. Identificamos algumas matérias atacando o benefício do passe-livre, dos custos para poder público e da utilização de forma irregular de alguns usuários, porém, nenhum ataque mais direto. Também não identificamos nenhuma manifestação dos movimentos que até aqui vinham se organizando.

Somente em janeiro de 2009, com uma nova tentativa de majorar a tarifa é que vamos novamente presenciar outra queda-de-braço entre a população e a prefeitura que vai até o mês de junho de 2009.

Ainda em janeiro a proposta de aumento de R\$ 2,05 para R\$ 2,40, fez movimentar a população contra o aumento e, no dia 15/01/09 acontece, em frente à MTU, um protesto com panfletagens cobrando mais clareza no processo de formulação do valor. Foi cobrado também explicação quanto a dívida de 130 milhões, comprovado pela CPI dos Transportes, que as empresas tem com a prefeitura.

A presidente do Sindicato dos Jornalistas (Sindjor) que participava do ato, Keka Werneck, disse que "o sindicato pede transparência quanto à dívida das empresas à Prefeitura, queremos saber o quanto foi pago. Também desejamos que seja apresentado esses cálculos da tarifa, porque há estudos de economistas que comprovam que esse valor é superfaturado" (*Folha do Estado*. Cuiabá, 15 de jan./2009).

No dia 20/01/09, quatro entidades protocolaram um pedido de audiência com o secretário da SMTU para pedir esclarecimento sobre o possível aumento da tarifa, As entidades foram: o Sindicato dos Jornalistas (Sindjor), a União Nacional dos Estudantes, o Movimento de Combate a Corrupção e o Sindicato dos Trabalhadores do Ensino Público de Mato Grosso (Sintep). O aumento estava sendo segurado por uma liminar no Tribunal de Justiça (*Folha do Estado*. Cuiabá, 20 de jan./2009).

No dia 06/02/09, devido ao péssimo atendimento para cadastro e recarga do passe-livre, representantes do Movimento de Defesa ao Consumidor e estudantes de

Cuiabá, protocolaram no Ministério Público um pedido de notificação recomendatória para que o município tome as providências quanto a isso. O advogado Bruno Boaventura, que acompanhou o grupo, disse que “a prefeitura tem sido omissa em relação a essa questão”.

No dia 20/02/09, com receio que a prefeitura decretasse o aumento durante a semana de carnaval, Comitê de Luta pelo Transporte Público (CLTP), sindicalistas e estudantes fizeram uma manifestação de forma lúdica utilizando máscaras, serpentinas, apitos e com um carro de som, em frente à Prefeitura de Cuiabá. O estudante de Geografia da UFMT, Flávio Aparecido Assumpção, membro do Diretório Central dos Estudantes (DCE) e do CLTP, explicou que,

“[...] não há motivos para a prefeitura ficar do lado dos empresários e querer o aumento, pois o transporte coletivo não funciona adequadamente na Capital, algo comprovado pelo próprio Ministério Público Estadual, que está contra a oneração. Como a concessão tornou o transporte ao longo dos anos cada vez pior e sujeito à corrupção, [...] é importante o município reavaliar seu papel e estatizar o serviço. “O prefeito não deveria defender as empresas, mas o povo” (*A Gazeta*. Cuiabá, 20 de jan./2009).

No dia 05/05/09, ocorreu a reunião do CMT para determinar o novo preço da tarifa. Foi deliberado o valor de R\$ 2,42. O representante da União Cuiabana de Associação de Moradores de Bairros (Ucamb), Édio Martins, que desta vez se posicionou contra o aumento, destacou que foi avisado sobre a reunião para análise e aprovação da planilha técnica no final da tarde do dia anterior. Ele afirmou que:

“Era véspera de feriado e não havia tempo hábil para reunir os associados para discutir o assunto. Sem contar que a planilha foi entregue minutos antes da reunião. O documento tem cerca de 300 páginas. Como conseguiria analisar tudo em pouco mais de uma hora e meia, que foi o tempo de duração da reunião?” (*A Gazeta*. Cuiabá, 05 de mai./2009).

No entanto, a briga judicial continuou até 11/06/09, data em que a prefeitura conseguiu decretar o aumento da passagem para R\$ 2,30

A tarifa só vai voltar a ser aumentada em novembro de 2010 para R\$ 2,50. No entanto não vai ser noticiado manifestação públicas contra esse aumento, mas uma disputa judicial entre a prefeitura e o Instituto de Defesa do Consumidor (IDC) que vai,

através de ações no Ministério Público segurar o aumento de junho a novembro ao valor de R\$ 2,30.

No dia 10/12/11 a passagem passa de R\$ 2,50 para R\$ 2,70 sem muitos problemas para a prefeitura aprovar esse valor.

Só vamos encontrar manifestações contra o aumento na virada do ano de 2012 para 2013. Em que, aproveitando o fim do mandato do então prefeito Chico Galindo a tarifa vai para R\$ 2,95, o que foi muito estranho, pois já não bastava subir a tarifa entre o natal e ano novo, o aumento foi dado no período que marcava uma mudança de gestão, assumindo a prefeitura Mauro Mendes (PSB).

No dia 03/01/13 o DCE-UFMT convocou os estudantes para uma reunião que puxaria um ato no dia 09/01/13. Um dos coordenadores do DCE, Fábio Ramirez lembrou que o prefeito tem todo o poder para revogar este aumento se assim o quiser, uma vez que o serviço oferecido à população não é de qualidade (*Folha do Estado*. Cuiabá, 06 de jan./2013).

Durante a reunião, que contou com a presença de várias outras entidades, foi produzida uma nota de repúdio dizendo que, “esse aumento trata-se de um duro golpe na democracia, pois foi decidido na calada da noite, sem divulgação e consulta à população, lembrando os piores momento da ditadura”.

No dia 09/01/13 aproximadamente 200 pessoas se reuniram na Praça Alencastro, em frente a prefeitura, fazendo um pannelo coletivo com faixa e cartazes dizendo “me ataca que eu pulo a catraca”, “R\$ 2,95 é roubo” e algumas pessoas fantasiadas de palhaço (*Folha do Estado*. Cuiabá, 10 de jan./2013).

Uma comissão, tirada durante o ato, subiu para conversar com o prefeito, mas foram recebidos apenas pelo Secretário Municipal de Governo, Fábio Garcia. Durante a reunião, os manifestantes entregaram ao secretário um documento de repúdio ao aumento com a assinatura de 50 entidades.

O secretário prometeu que seria feito um estudo antes de tomar qualquer providência. O militante, Eduardo Matos, relatou que durante a reunião “falamos para ele que a Prefeitura tem o dever com a população e não com a administração anterior”.

O estudo prometido pela prefeitura só foi ter um resultado em junho, e comprovou a possibilidade de reduzir a tarifa, e no dia 17/06/13 é reduzido em R\$ 0,10, ficando a R\$ 2,85 (*Folha do Estado*. Cuiabá, 18 de jun./2013).

Essa diminuição da tarifa por parte do prefeito vai ser reflexo, não só da pressão posta pelos manifestantes no início do seu mandato, mas também pela conjuntura que

passava o país. No Brasil, desde maio, nas maiores capitais, vinha ocorrendo um gradativo aumento de mobilizações pelo transporte, e com a violência na qual o Estado vinha reprimindo esses movimentos, fez com que eles se inflamassem ainda mais. Outro ponto importante, que jogou mais combustível nessas manifestações, foi o início da Copa das Confederações.

No entanto, mesmo com essa redução da tarifa, no dia 19/01/13 vai ocorrer uma manifestação no centro com a presença de aproximadamente 4 mil pessoas parando as principais avenidas do centro, em defesa do passe-livre. Além do transporte, outras pautas foram puxadas pelo movimento como mais investimento em saúde, educação e segurança pública. A passeata, que foi acompanhada pela Polícia Militar, passou pela Avenida Getúlio Vargas, desceu a Issac Póvoas e voltou a subir a Getúlio até a Igreja Matriz, ocorrendo de forma pacífica (*Folha do Estado*. Cuiabá, 20 de jun./2013).

A prefeitura, prevendo um possível aumento das manifestações, cancelou a programação do Cuiabá Fest, evento que transmitiria o jogo da seleção brasileira, por motivo de segurança.

No dia seguinte, 20/06/13, ocorreu a maior mobilização já vista em Mato Grosso, com cerca de 40 mil pessoas. A passeata saiu do centro passando pela Avenida do CPA até chegar a Assembléia Legislativa (*Folha do Estado*. Cuiabá, 21 de jun./2013).

A manifestação articulada pelas redes sociais, como o Facebook, apresentou as mais diversas pautas, o transporte era uma delas, mas este não era central nas pautas centrais. Não foi possível identificar um movimento que organizasse e dirigisse a manifestação.

O que fica claro em Cuiabá, no mês de Junho, é que diferente do que aconteceu nas maiores capitais do país, onde as mobilizações pelo transporte foram gradativamente crescendo, contando com a adesão de outros movimentos, com as mais diversas pautas até se transformar em um movimento de pautas generalizadas como contra a corrupção. Em Cuiabá, o processo não ocorreu desta forma.

Devido a desmobilização ocorrida a partir de 2010 até o final de 2012, no que se refere as lutas pelo transporte, em Cuiabá não tivemos uma organização com força política capaz articular as manifestações pelo transporte coletivo, aproveitando do momento histórico que estava se passando no país.

Já nas primeiras mobilizações em junho vamos observar que acontecem não por um processo que foi se construindo na cidade, mas por uma conjuntura nacional, e já acontecendo com múltiplas pautas e sem uma organização consolidada que

conseguisse dirigir, pelo menos nas primeiras mobilizações, como foi o caso do MPL em São Paulo.

No mês seguinte vamos ver uma tentativa dos movimentos reerguerem a pauta, mas fica claro sua perda de força em um ato, no dia 05/07/13, em frente a prefeitura com 80 pessoas pelo passe-livre (*Folha do Estado*. Cuiabá, 05 de jul./2013).

O ano de 2014, as mobilizações que tivemos no Brasil e em Cuiabá, devido a conjuntura em que o país se encontrava, com a realização da Copa do Mundo e eleições presidenciais, tiveram pautas mais abrangentes. Questionando o mega evento e todas as suas contradições.

## CONSIDERAÇÕES FINAIS

As consultas às fontes documentais acerca da atuação dos movimentos sociais na luta pelo transporte coletivo em Cuiabá, no período de 1985 a 2014, nos permitiram identificar, entre as principais reivindicações, as seguintes questões: o alto valor da tarifa, ônibus sucateados, descumprimento do horário, superlotação, as instalações, o desrespeito ao usuário, a falta de informação, acessibilidade, os constantes assaltos entre outros.

Essas reivindicações, embora com intensidades diferentes, são permanentes durante o período investigado, como a questão da tarifa, descumprimento de horário e a superlotação. As denúncias relacionadas à manutenção da frota variam, observando-se uma redução nos momentos de sua renovação e o aumento das reclamações quando a idade média dos veículos aumenta.

Com o processo de modernização do transporte e a organização política de alguns segmentos sociais, que passam a se mobilizar para reivindicar a implementação de direitos conquistados, outras reclamações começam a surgir, como as reivindicações por elevadores para deficientes físicos, ar-condicionado e ampliação de pontos de recarga do cartão de transporte.

Com relação às mobilizações ocorridas no período, foi possível demarcar duas fases distintas na trajetória de organização e luta dos movimentos sociais pelo transporte coletivo em Cuiabá, com mudanças qualitativas não apenas nas suas formas de organização e expressão, mas também nas reivindicações apresentadas, isto é, na agenda do Movimento e nas estratégias de lutas adotadas.

No primeiro período, de 1985 a 2002, verifica-se uma presença muito forte das Associações de Moradores de Bairro nas reivindicações por transporte e suas mobilizações nos bairros, exigindo respostas do poder público às suas demandas.

Além da atuação mais institucionalizada, via associações de moradores, durante esse período também são frequentes as manifestações espontâneas de indignação e revolta da população à falta de qualidade dos serviços, através dos quebra-quebras e incêndios a ônibus nos bairros.

O Movimento Estudantil (através de suas organizações representativas) também tem uma atuação importante na luta pela pauta do transporte coletivo nesse período. No entanto, suas reivindicações estavam mais focadas na luta pela conquista e garantia do direito à meia-passagem e depois pela sua extensão e pela

desburocratização do acesso ao direito. Nesse período observa-se uma forte interlocução e pressão do movimento sobre os poderes executivo e legislativo.

Uma das vitórias para Movimento Estudantil foi a conquista do direito ao passe-livre em 2001. Que apesar de ter sido noticiado como manobra política, e não termos encontrado mobilizações tencionando para a criação da lei, sabemos que de alguma forma a pressão ocorreu e esta beneficiou grande parte dos usuários do transporte que eram os estudantes.

Outros sujeitos coletivos também se mobilizam, ainda que com menor frequência, em torno do transporte coletivo nesse período, como o movimento de aposentados e pensionistas que reivindica o direito ao passe-livre; movimento de permissionários do Mercado Varejista do Porto, que reivindica mudanças estruturais no sistema para melhorar o movimento na região e o Fórum Estadual de ONGs/Aids que se mobiliza pela efetivação do direito ao passe-livre, já garantida por lei aos soropositivos.

O período de 2003 a 2014 pode ser identificado como uma segunda fase na trajetória dos movimentos pelo transporte coletivo em Cuiabá, com mudanças qualitativas nas suas formas de organização, estratégias de luta, agenda e a emergência de novos sujeitos coletivos. Isto ocorre especialmente a partir de 2005, com a criação do Comitê Livre pelo Transporte Público (CLTP).

O CLTP surge no contexto das mobilizações nacionais pelo passe-livre no Brasil, quando o debate em torno do transporte coletivo entra efetivamente na agenda política, observando-se a radicalização do movimento com manifestações em várias capitais pela redução no preço das tarifas em algumas cidades. O CLTP configurou-se por sua estrutura descentralizada, reuniões periódicas, agenda propositiva, base social heterogênea (embora com clara primazia dos estudantes) e perspectiva mais emancipatória.

Como expresso no capítulo II, as políticas de incentivo ao transporte individual, aliadas à falta de investimento no transporte coletivo implementadas pelo estado brasileiro nas últimas décadas provocaram o caos do transporte que vemos hoje nas maiores cidades do Brasil.

De maneira geral foi possível observar que a atuação do CLTP se distingue da atuação dos organizações anteriores pelo seu caráter mais crítico, contestatório e por se antecipar às medidas do poder executivo com relação ao transporte, como no caso do reajuste das tarifas em que mais do que repudiar o reajuste e a falta de

qualidade dos serviços o CLTP defendia a estatização do sistema e a não cobrança da tarifa.

A atuação e o protagonismo exercidos pelo CLTP nas lutas pelo transporte coletivo em Cuiabá entre os anos de 2005 a 2007, não significaram que os movimentos que vinham atuando em torno da temática tenham desaparecido. O fato de encontrarmos poucos registros da atuação dessas organizações nos jornais consultados nesse período não quer dizer que elas tenham deixado de existir.

Além do CLTP, outras organizações também desempenharam papel importante na luta pelo transporte coletivo no período, como o Sincon, a Assut/MT e o Fórum Permanente de Transporte Coletivo. No que se refere à fiscalização dos serviços é importante destacar a atuação do Sincon na elaboração de estudos sobre o transporte e no acompanhamento da elaboração das planilhas para definição dos reajuste nas passagens, revelando a majoração do preço das tarifas, a falta de escrúpulos dos empresários do setor para obter sempre os maiores lucros, e, ainda, a conivência dos órgãos gestor e fiscalizador do transporte coletivo no município. Essas organizações forneceram uma fundamentação mais técnica às lutas do CLTP contra a atuação das empresas e a omissão do Estado na gestão de um transporte urbano, gerando com isso um salto qualitativo nas suas lutas.

Para impedir os aumentos das tarifas durante esse período, essas organizações entraram com ações no Ministério Público, denunciando o superfaturamento das planilhas, exercendo pressão sobre os gestores com mobilizações em frente à Prefeitura, Secretaria Municipal de Transporte e pressionando o Conselho Municipal de Transporte (que mais parecia um órgão deliberativo dos interesses das empresas de transporte).

Os movimentos desse período tencionaram a tal ponto a questão do transporte urbano que levou à aprovação da primeira CPI pela Câmara dos Municipais de Cuiabá, cujos trabalhos revelaram, entre outras irregularidades a dívida milionária dos empresários com a Prefeitura e o superfaturamento no valor da tarifa, que deveria custar a metade do que estava sendo cobrado. Todavia, as manifestações não foram fortes o suficiente para punir as empresas pelas irregularidades cometidas. Estas continuaram ofertando serviços precários e superfaturados com a conivência dos órgãos gestores.

As consultas às fontes documentais revelam que no período compreendido entre 2005 a 2007, o CLTP realiza uma série de manifestações contra o reajuste das



tarifas, interditando ruas, queimando pneus, panfletando nos pontos de ônibus e terminais, lavando calçadas (como na ocasião da divulgação do resultado da CPI para “limpar a sujeira do transporte). A partir de 2010, no entanto, as notícias sobre o CLTP vão se tornando cada vez mais escassas, indicando um momento de refluxo nas lutas pelo transporte. Somente em 2013 são registradas notícias de mobilizações contra o reajuste das tarifas, mas o sujeito coletivo mencionado pelos jornais é o DCE da UFMT e não o CLTP.

As conquistas obtidas pelo movimento em todo o Brasil, ao manter o valor da tarifa, a implantação de faixas exclusivas, a manutenção do passe-livre entre outras, foram importantes, porém, muito distantes do que se esperava em função do poder de mobilização do MPL naquele momento.

A reconstituição do processo de urbanização e do papel do Estado na gestão das contradições urbanas geradas pelo capitalismo e das lutas dos movimentos sociais pelo transporte nos dois primeiros capítulos revela que para além do poder de mobilização, enfrentamento da classes trabalhadora e dos movimentos sociais, na relação capital vs trabalho, a atuação do Estado tem sido no sentido de priorizar os interesses do capital em detrimento das necessidades do trabalhador. Seja por meio da implementação de políticas que garantam a reprodução e expansão do capital, seja reprimindo manifestações das suas contradições.

Como pôde ser observado pelos registros dos jornais, durante o período investigado, na relação empresário vs movimentos sociais pelo transporte coletivo em Cuiabá, a mediação do Estado (no caso o poder executivo municipal), salvo raras exceções, foi sempre no sentido de priorizar os interesses das empresas de transporte.

O que fica claro no período estudado é a postura da Prefeitura em beneficiar sempre os empresários do serviço de transporte coletivo em Cuiabá. Diretamente, pela falta de fiscalização, com o órgão responsável fazendo vista grossa com relação: aos ônibus irregulares, na desobediência do horário, ou por uma maior fiscalização em seus concorrentes (empresas menores e transporte alternativo).

A Prefeitura também exerceu um grande papel nos constantes aumentos da tarifa. Não só aprovando aumentos, mas tentando legitimá-los através da aprovação no Conselho Municipal de Transporte, com os seus conselheiros cooptados. Usando como justificativa para o aumento as planilhas superfaturadas apresentadas. Que, em vários momentos, tiveram comprovadas suas irregularidades. Nem mesmo após

a instauração da CPI do Transporte, que comprovou o superfaturamento nos preços das tarifas, houve mudança na postura dos gestores públicos responsáveis pela implementação e fiscalização do transporte coletivo.

Mesmo os gestores que antes de assumir a Prefeitura tinham uma postura crítica à gestão do transporte coletivo, após eleitos não cumpriram as expectativas da população com relação à política de transporte. Exemplo disso foi a gestão do Wilson Santos (2005 – 2010) que, quando vereador e deputado estadual, era defensor do passe-livre, porém ao assumir a Prefeitura e lidar com as questões reais da política, se coloca como o principal adversário desse benefício aos estudantes e praticamente faz o papel de advogado desses grupos de empresários.

Não foi nosso objetivo identificar as empresas que controlavam o transporte no período estudado e nem as condições que as mesmas adquiriram as concessões. No entanto, não foram poucas as notícias veiculadas pelos jornais consultados denunciando o envolvimento desses empresários com organizações criminosas que atuavam nos cenários internacional, nacional e municipal.

Não aprofundamos a investigação do quão sombrio podem ser esses grupos de empresários que controlam ou controlavam uma ou mais empresas de transporte na capital. O que conseguimos observar, através das denúncias publicadas pelo jornal é que grupos de empresários controlavam mais de uma empresa, mudando apenas o nome fantasia. Sem contar na abertura de empresas e decretos de falência, não pagando suas dívidas trabalhistas.

Por sua vez, os movimentos pelo transporte coletivo, no seu processo organizativo e de luta, não tem conseguido mobilizar as condições e as forças necessárias para o enfrentamento às empresas de transporte e para reverter as políticas do poder público municipal em relação ao mesmo.

As mobilizações e lutas pelo transporte coletivo nesse início de século XXI, no Brasil e em Cuiabá, são um passo importante no sentido de revelar as contradições existentes na atuação do poder estatal e sinalizar com novas possibilidades de gestão para o transporte urbano. Ainda que, no contexto capitalista, o que pode ser observado nas iniciativas de algumas cidades espalhadas pelo mundo e mesmo no Brasil. Todavia, tais iniciativas estão muito distantes de qualquer política adotada pelo poder público municipal.

Como vimos no segundo capítulo desta dissertação, a organização da classe trabalhadora nos movimentos por transporte têm um grande potencial de exercer

mudanças radicais em nossa sociedade, desde que ligadas às lutas na esfera do trabalho, e que essas lutas unificadas possam através de um movimento político construir um programa de transformação social que contemple as classes populares e não ao capital.

Muita coisa ainda precisa ser estudada quanto as políticas de transporte. A construção de uma política contra-hegemônica de transporte não pode ficar focada apenas no imediato - ampliação de pontos de ônibus, implantação de faixas exclusivas, mais ônibus, gratuidade ou estatização do sistema de transporte. Ainda que essas conquistas sejam importantes para classe trabalhadora, não alteram a estrutura central do sistema capitalista, sem a qual qualquer mudança será sempre limitada e parcial impossibilitando melhorias nas condições de vida nos limites do acesso a uma sociedade de consumo.

Entendemos que, um transporte estatal e gratuito não estaria necessariamente na contramão dos interesses do capital. Pois isto seria o Estado bancar a ida e o retorno do trabalhador dos seus postos de trabalho sem custo para o capitalista.

Pensar em uma política de transporte que vá realmente ao encontro dos interesses da classe que produz em nossa sociedade está intimamente ligado à contradição central da Questão Social e que se reflete no espaço urbano com esses movimentos sociais.

Como enfatizamos na introdução dessa dissertação, a questão do transporte urbano não pode ser entendida nas suas múltiplas dimensões sem uma análise dialética das contradições presentes nas relações entre os vários atores envolvidos na política de transporte – Estado, capitalistas e classe trabalhadora ou, no caso do presente estudo, entre poder público municipal (nas suas várias esferas e agências), empresários, e usuários do transporte coletivo organizados em movimentos de luta pelo acesso aos meios de transporte.

Ao procurar identificar os principais sujeitos envolvidos na luta pelo transporte coletivo em Cuiabá, reconstituir suas lutas, agendas e trajetórias, esperamos ter contribuído para desvelar as contradições presentes nesse processo e fornecer pistas para enfrentamentos futuros. Novos instrumentais para a luta dos movimentos sociais necessários numa sociedade dividida em classes (oprimidos e opressores), travando uma luta ininterrupta que termina sempre com a transformação revolucionária da sociedade. E contribuir, ainda que de forma muito incipiente, com a

produção de conhecimento nesta área. Que o acúmulo de conhecimentos de um caso particular, sem se esquecer da totalidade em que ele se encontra, nos dê elementos para transformar a atual realidade, materializando esse conhecimento em prática.

Se o que nos torna um ser social é a capacidade de conhecer e transformar a realidade, o que não será possível sem um conhecimento acerca da realidade sobre a qual se vive (ou sobrevive) e atua. Esperamos ao tratar dos movimentos sociais pelo transporte coletivo em Cuiabá, colaborar com a construção de uma sociedade na qual possamos desenvolver nossas potencialidades humanas. O que não é possível na sociedade regida pela lógica da lucratividade e da exploração do homem pelo homem. Como diz o poeta:

Muitas coisas são necessárias para mudar o mundo:

Raiva e tenacidade. Ciência e indignação.

A iniciativa rápida, a reflexão longa.

A paciência fria e a infinita perseverança.

A compreensão do caso particular e compreensão do conjunto.

Apenas as lições da realidade podem nos ensinar como transformar a realidade.

(BRECHT, Apud HARVEY, 2013b, p.34)

## REFERÊNCIAS

AZEVEDO, Maurício Ferreira de. *As Bandeiras de Luta do Diretório Central dos Estudantes da Universidade Federal de Mato Grosso no Período de 1992 a 2002*. Cuiabá, UFMT, 2004.

AZENHA, Luiz Carlos. *Prefeitura mira em ônibus no minuto exato em pontos em São Paulo*. Disponível em: <<http://www.viomundo.com.br/politica/prefeitura-mira-em-onibus-no-minuto-exato-em-pontos-de-sp.html>>. Acesso em: 04 jul. 2014.

*Breve Histórico do Movimento Operário no Brasil*. Disponível em: <<http://www.youtube.com/watch?v=okVB4wfaaq>>. Acesso em: 04 jul. 2014.

BOITO Jr, Armando. *Organização é tudo para o movimento popular*. entrevistados por MARINGONI, Gilberto – Revista Caros Amigos ano XVII nº205/2014.

CARDOSO, Carlos Eduardo de Paiva. *Análise do Transporte Coletivo sob a Ótica dos Riscos e Carências Sociais*. PUC, São Paulo, 2008.

CARVALHO, Antonio Padilha. *O desenvolvimento do Estado de Mato Grosso*. Disponível em: <<http://www.diariodecuiaba.com.br/detalhe.php?cod=440655>>. Acesso em: 04 jul. 2014.

CASTELLS, Manuel. *Cidade, Democracia e Socialismo*. Rio de Janeiro: Paz e Terra. 1980.

\_\_\_\_\_. *A Questão Urbana*. 1. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra. 2000.

Conselho Municipal de Transporte Disponível em: <<http://www.cuiaba.mt.gov.br/secretarias/transito-e-transporte-urbano/conselho-mun-de-transporte/>>. Acesso em: 04 jul. 2014.

CORRÊA FILHO, Virgílio. *História de Mato Grosso*. Rio de Janeiro: Instituto Nacional do Livro, 1969.

COSTA, Fernando Nogueira. *Mobilidade urbana*. Disponível em: <<http://fernandonogueiracosta.wordpress.com/2013/11/03/mobilidade-urbana-2/>>. Acesso em: 04 jul. 2014.

CUIABÁ, Prefeitura Municipal de. Instituto de Planejamento e Desenvolvimento Urbano – IPDU. Diretoria de Pesquisa e Informação – DPI. Perfil Socioeconômico de Cuiabá – Volume II – Cuiabá, MT: Central de Texto, 2004.

\_\_\_\_\_. Prefeitura Municipal de. Instituto de Planejamento e Desenvolvimento Urbano – IPDU. Diretoria de Pesquisa e Informação – DPI. Perfil Socioeconômico de Cuiabá – Volume V – Cuiabá, MT: Central de Texto, 2011.

DAVIS, Kingsley. A urbanização da humanidade. In: *Cidades: a urbanização da humanidade*. Org. Alfred A. Knopf. 3. ed. Rio de Janeiro. Zahar, 1977.

DOIMO, Ana Maria. *A Vez e a Voz do Popular – movimentos sociais e participação política no Brasil pós-70*, Rio de Janeiro: Relume-Dumará: ANPOCS, 1995.

GODEIRO, Nazareno. *Transportes urbanos no Brasil, 2% do PIB para solucionar a crise da matriz metroferroviária*. Revista Universidade e Sociedade. ANDES, 2012.

GOMES. Greice Kelly Costa, SANTANA. Raimunda Nonata do Nascimento. *Lutas Sociais Urbanas e Cidades Brasileiras: delineamentos a partir dos Anais do XI, XII e XIII Congresso Brasileiro de Assistentes Sociais (CBAS)*

GOHN, Maria da Glória Marcondes. *Reivindicações Populares Urbanas: um estudo sobre as associações de moradores em São Paulo*. São Paulo: Cortez, 1982.

\_\_\_\_\_. *Movimentos sociais e redes de mobilização cívica no Brasil contemporâneo*. Rio de Janeiro: Vozes, 2010.

\_\_\_\_\_. *História dos movimentos e lutas sociais: a construção da cidadania dos brasileiros*. 6. ed. São Paulo: Edições Loyola, 2011a.

\_\_\_\_\_. *Teorias dos movimentos sociais: paradigmas clássicos e contemporâneos*. 9. ed. São Paulo: Edições Loyola, 2011b.

\_\_\_\_\_. *Movimentos Sociais* Entrevista De Maria Da Glória Gohn Publicada em Revista Novamerica/Nuevamerica, Movimentos Sociais e Globalização, nº 89, março 2001. Disponível em: <[http://www.msebrasil.org/artigos/msg\\_ler.asp?ID\\_MSG=97](http://www.msebrasil.org/artigos/msg_ler.asp?ID_MSG=97)>. Acesso em: 04 jul. 2014.

HARVEY, David. *Do gerenciamento ao empresariamento: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio*. Espaços e debates – ano XVI numero 39, 1996.

\_\_\_\_\_. *Direito a Cidade*. Lutas Sociais nº 29, 2012.

\_\_\_\_\_. *Urbanização incompleta*, 2013a. Disponível em: <<http://www.brasildefato.com.br/node/26691>>. Acesso em: 04 jul. 2014.

\_\_\_\_\_. *A liberdade da cidade. Cidades Rebeldes: Passe Livre e as mobilizações que tomaram as ruas no Brasil*. 1. ed. São Paulo: Boitempo: Carta Maior, 2013b. p. 27-35.

HUBERMAN, Leo. *História da Riqueza do Homem*. 15. ed. Rio de Janeiro: Zahar Editores, 1979.

KOWARICK, Lúcio. *A Espoliação Urbana*. 2. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1993.

LESSA, Sergio. *Curso Crise do Capitalismo*. Disponível em: <<http://www.youtube.com/watch?v=XKxO1Px4F5s>>. Acesso em: 04 jul. 2014.

LIMA, Bruna Massud de. *Direito à Cidade no Brasil Contemporâneo e População em Situação de Rua* - VI Jornada Internacional de Políticas Públicas – 20 a 23 de Agosto de 2013.

LOJKINE, Jean. *Estado Capitalista e a Questão Urbana*. 1. ed. São Paulo: Martins Fontes, 1981.

LORENA, Elton Rafael. *Classes e contradições no urbano capitalista: fundamentos de uma especificidade histórica*. Lutas sociais n° 29, 2012.

LOWY Michael. *Movimento pelo transporte gratuito no Brasil*. Disponível em: <<http://mplrio.wordpress.com/2014/01/16/o-movimento-pelo-transporte-gratuito-no-brasil-michael-lowy/>>. Acesso em: 04 jul. 2014.

MARICATO, Ermínia. *Por um novo enfoque teórico na pesquisa sobre habitação*. Cadernos Metrópole, (n.º 21), 2009 . p. 33-52.

\_\_\_\_\_. Cidades e Luta de Classe no Brasil. In: *Classes? Que classes?: Ciclo de debates sobre Classes Sociais*. Orgs. Fundação Perseu Abramo e Fundação Friedrich Ebert. 2013a.

\_\_\_\_\_. *É a questão urbana estúpido!. Cidades Rebeldes: Passe Livre e as mobilizações que tomaram as ruas no Brasil*. 1. ed. São Paulo: Boitempo: Carta Maior, 2013b. p. 19-27.

MARTINS, Raphael Martins de. *Entre o Pensar e o Viver: um estudo sobre a cidade como um espaço estratégico da luta de classes*. Rio de Janeiro: UFRJ, 2014.

MARX, Karl. ENGELS, Friedrich. *Manifesto do Partido Comunista*. 1. ed. São Paulo: Expressão Popular, 2008.

MARX, Karl. *Contribuição à Crítica da Economia Política*. 2. ed. São Paulo: Expressão Popular, 2008.

\_\_\_\_\_. *O Capital: crítica da economia política: livro I*. 23. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2009.

\_\_\_\_\_. *O Capital: crítica da economia política: livro I*. 28. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2011.

MELUCCI, Alberto. *Movimentos Sociais na Contemporaneidade*. São Paulo: Núcleo de Estudos e Pesquisa em Movimentos Sociais. PUC-SP, 1997.

MINAYO, Maria Cecília de Souza (org.). *Pesquisa social: teoria, método e criatividade*. 29. ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2010.

MOISÉS, José Álvaro. MARTINEZ-ALIER, Verena. *Contradições Urbanas e Movimentos Sociais*, 1978.

MONTANÕ, Carlos. DORIGUETTO, Maria Lúcia. *Estado, Classe e Movimentos Sociais*. 3. ed. São Paulo: Cortez, 2011.

MPL. *Não começou em Salvador, e nem vai terminar em São Paulo. Cidades Rebeldes: Passe Livre e as mobilizações que tomaram as ruas no Brasil*. 1. ed. São Paulo: Boitempo: Carta Maior, 2013.p. 13-19.

NETTO, José Paulo. *Introdução ao estudo do método de Marx*. 1. ed. São Paulo: Expressão Popular, 2011.

\_\_\_\_\_. *Homenagem a Carlos Nelson Coutinho* - Revista Habanero. Disponível em: <<http://www.youtube.com/watch?v=j2kF7R1mFCU>>. Acesso em: 04 jul. 2014.

NUNES, Edson. *A Revolta das Barcas*. Rio de Janeiro: Garamond, 2000.

NUNES, Orlando Augusto. Disponível em: <<http://fretes-mudancas-transportes.com/historico-transporte-colotivo-por-onibus.htm>>. Acesso em: 04 jul. 2014.

PEDUZZI, Pedro. *Transporte Público Ruim Afeta Saúde, Educação e Cultura dizem analistas*, 2013. Disponível em: <<http://noticias.terra.com.br/brasil/transito/transporte-publico-ruim-afeta-saude-educacao-e-cultura-dizem-analistas,2c8aa6faad0bf310VgnCLD2000000ec6eb0aRCRD.html>>. Acesso em: 04 dez. 2013.

PENA, Rodolfo Alves, *A qualidade do transporte público no Brasil*. Disponível em: <<http://www.mundoeducacao.com/geografia/a-qualidade-transporte-publico-no-brasil-os-protestos.htm>>. Acesso em: 04 jul. 2014.

QUEIRÓZ, Imar Domingos. *Governos Locais, Participação e Reivindicações Populares por Educação Escolar em Cuiabá*. Cuiabá: UFMT, 1998.

ROLNIK, Raquel. *Uma faixa Exclusiva de Ônibus Incomoda Muita Gente*, 2013a. Disponível em: <<http://www.viomundo.com.br/voce-escreve/raquel-rolnik.html>>. Acesso em: 04 jul. 2014.

\_\_\_\_\_. Apresentação. *Cidades Rebeldes: Passe Livre e as mobilizações que tomaram as ruas no Brasil*. 1. ed. São Paulo: Boitempo: Carta Maior, 2013b. p. 7-13.

SJOGERG, Gideon. *Origem e evolução das cidades*. In: *Cidades: a urbanização da humanidade*. Org. Alfred A. Knopf. 3. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1977.

SANTOS, Graciane Pereira. *A Questão Urbana no Brasil: algumas considerações sobre o direito a moradia na cidade de São Luís (MA)*. 14º Congresso Brasileiro de Assistentes Sociais 14 a 18 de Outubro, Águas de Lindóia, São Paulo, 2013.

SANTOS, Regina Bega dos. *Movimentos Sociais Urbanos*. São Paulo: Editora UNESP, 2008.



SEM AUTOR. *A História da Única Experiência de Administração Comunista no Brasil*. Disponível em: <<http://guiadoestudante.abril.com.br/aventuras-historia/historia-unica-experiencia-administracao-comunista-brasil-759382.shtml>>. Acesso em: 04 jul. 2014.

SINGER, Paul. *Um Governo de Esquerda para Todos – Luiza Erundina na Prefeitura de São Paulo (1989-1992)*. 1. ed. São Paulo: Brasiliense, 1996.

TIBÚRCIO, Henrique. *Transporte coletivo, questão social*, 2013. Disponível em: <<http://www.oabgo.org.br/oab/noticias/artigo/17-06-2013-transporte-coletivo-questao-social-por-henrique-tiburcio/>>. Acesso em: 04 jul. 2014.

VAINER, Carlos. *Quando às cidades vão as ruas. Cidades Rebeldes: Passe Livre e as mobilizações que tomaram as ruas no Brasil*. 1. ed. São Paulo: Boitempo: Carta Maior, 2013.p. 35-41.

VASCONCELLOS, Eduardo Alcântara. *Transporte Urbano, Espaço e Equidade: Análises das Políticas Públicas*. 1. ed. São Paulo: Annablume, 2001.

\_\_\_\_\_. *O transporte urbano no Brasil*, 2012. Disponível em: <<https://www.diplomatique.org.br/print.php?tipo=ar&id=1181>>. Acesso em: 04 jul. 2014.

\_\_\_\_\_. *A Construção da Mobilidade Excludente*, 2014. Disponível em: <<http://antp.org.br/website/noticias/ponto-de-vista/show.asp?npgCode=BA074A00-7CBD-4166-88E4-DA78ADA6E243>>. Acesso em: 04 jul. 2014.

Anexo - Termo de responsabilidade para utilização do acervo da Superintendência de Arquivo Público de Mato Grosso

(65) 3613-1800 / 3613-1804  
Superintendência de Arquivo Público  
Avenida Getúlio Vargas, 451 - Centro  
78005-370 - CUIABÁ - MATO GROSSO  
MATO GROSSO - ESTADO DE TRANSFORMAÇÃO  
WWW.MT.GOV.BR

**SEGES**  
SECRETARIA DE ESTADO DE GESTÃO

GOVERNO DE MATO GROSSO  
ESTADO DE TRANSFORMAÇÃO

**TERMO DE RESPONSABILIDADE PARA UTILIZAÇÃO DO ACERVO DA SUPERINTENDÊNCIA DE ARQUIVO PÚBLICO**

Através do presente termo, Kaden Carvalho Assad  
portador do RG 1590485-2 Órgão expedidor: SSP-MT  
CPF: 732547381-87 com endereço (residencial): (Rua; Avenida)  
Rua: Madri, 155, Ap. 133 Bairro: Semear dos Povos  
Cidade: Cuiabá UF: MT  
Telefone: Comercial: (....)  
Residencial: (65) 3027-5716 Celular: (65) 8417-7164  
E-mail: Kaden - @ - assad@hotmail.com  
Acervo reproduzido: ( ) Fotografia ( ) Manuscrito (X) Jornal/Revista ( ) Diário Oficial  
Declara estar ciente de que:

- O(s) arquivo(s) digitalizado(s), abaixo discriminado(s), só pode ser utilizado para uso exclusivo de trabalho científico ou de cunho informativo/comemorativo;
- É conhecedor dos direitos autorais, que protegem o uso e divulgação comercial de imagens, previsto na Lei 9.610, de 19 de fevereiro de 1998;
- É obrigatório, na utilização do(s) documento(s), mencionar o autor, quando identificado;
- É obrigatório, na divulgação da(s) reprodução(ões), citar que os respectivos originais pertencem à Superintendência de Arquivo Público de Mato Grosso e indicar a(s) referência(s) do(s) documento(s), conforme instrução da unidade de atendimento;
- Não pode doar a(s) reprodução(ões) a terceiros sem a autorização expressa desta Superintendência;
- Os documentos em domínio privado, sob custódia da Superintendência de Arquivo Público, somente podem ser divulgados com autorização do respectivo titular;
- No caso do não cumprimento destas disposições acarretará ação nos termos da legislação pertinente.

**Discriminação dos arquivos:**

O Estado de Mato Grosso de 1985 a 1994  
o Gazeta de 1995 a 2004  
Jornal do Estado de 2005 a 2013

Por ser esta a expressão da verdade, firmo o presente.  
Cuiabá, 03 de agosto de 2015.

Kaden Carvalho Assad  
(NOME COMPLETO PARA ASSINATURA)

\_\_\_\_\_  
Servidor responsável

\_\_\_\_\_  
Gerência de Atendimento

(Formulário elaborado segundo o modelo do Arquivo Nacional.)

SECRETARIA DE ESTADO DE ADMINISTRAÇÃO  
SUPERINTENDÊNCIA DE ARQUIVO PÚBLICO  
Cuiabá, 03/08/15  
Confere com o original

03 / 15  
Waltenberg de Sousa Santos  
Gerência de Atendimento SAP  
Bibliotecário CRB1/2248