

Flávio Antônio de Castro

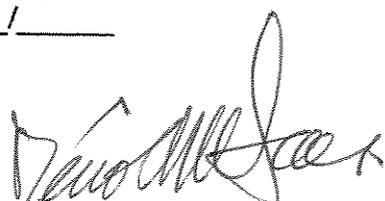
“A Farsa, os Farsantes e os Predadores: a Estrutura Jurídico-Política do Estado Burguês e a Política de Transporte Coletivo Urbano em Campinas: 1878-1999”

Dissertação de Mestrado apresentada ao Departamento de Ciência Política do Instituto de Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas sob a orientação do Prof. Dr. Décio Azevedo Marques de Saes.

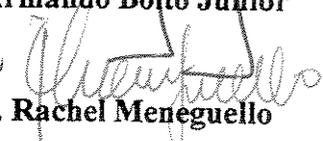
Este exemplar corresponde à redação final da dissertação defendida e aprovada pela Comissão Julgadora em

____/____/____

BANCA


Prof. Dr. Décio Azevedo Marques de Saes (orientador)


Prof. Dr. Armando Bolto Júnior


Profa. Dra. Rachel Meneguello

Prof. Dr. Shiguenoli Miyamoto (suplente)

fevereiro/2000

UNICAMP
BIBLIOTECA CENTRAL

2000/02/01

UNIDADE	Be
N.º CHAMADA:	1/UNICAMP
	C 279 f
V.	Ex.
TOMBO BC/	40710
PROC.	278/00
C	<input type="checkbox"/>
D	<input checked="" type="checkbox"/>
PREÇO	511,00
DATA	25/03/00
N.º CPD	

CM-00135114-1

FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA PELA
BIBLIOTECA DO IFCH - UNICAMP

C 279 f Castro, Flávio Antonio
A farsa, os farsantes e os predadores : a estrutura jurídico-política do Estado burguês e a política de transporte coletivo urbano em Campinas, 1878-1999 / Flávio Antonio Castro. -- Campinas, SP : [s.n.], 2000.

Orientador: Décio Azevedo Marques de Saes.
Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas.

1. Estado. 2. Burocracia. 3. Políticas públicas. 4. Transportes coletivos. 5. Transporte urbano. I. Saes, Décio Azevedo Marques de. II. Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. III. Título.

Flávio Antônio de Castro

“A farsa, os farsantes e os predadores: a estrutura jurídico-política do Estado burguês e a política de transporte coletivo urbano em Campinas: 1878-1999”

Dissertação de Mestrado apresentada ao Departamento de de Ciência Política do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas, sob orientação do Prof. Dr. Décio Azevedo Marques de Saes.

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS

fevereiro/ 2000

Para Ana Matos

SUMÁRIO

AGRADECIMENTOS.....	II
LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS.....	IV
RESUMO.....	VII
INTRODUÇÃO.....	01
Capítulo I - As práticas institucionais e a política de transporte em Campinas. Das origens até 1999	03
1.1 - O fortalecimento da instituição estatal.....	13
1.2 - O Governo Magalhães Teixeira - 1982/1988.....	18
1.3 - O interregno petista 1989/1992.....	30
1.4 - O retorno: O Governo Magalhães Teixeira / Edvaldo Orsi: 1993/1999.....	69
1.4.1 - O governo Francisco Amaral	89
1.5 - A burocracia	116
1.5.1 - O Perfil do Usuário.....	120
1.5.2 - As relações da burocracia com o usuário	124
1.5.3 - As relações da burocracia com os sindicatos.....	129
1.5.3.1 - A movimentação do capital e seus desdobramentos no setor.....	130
1.5.3.2 - A relação sindical com o capital e a burocracia municipal.....	134
1.6 - Os grupos de pressão	141
1.7 - Primeira análise geral - no nível das práticas.....	160
Capítulo II - As estruturas do Estado burguês e a política pública de transporte coletivo urbano em Campinas.....	168
2.1 - Segundo nível de análise: a dimensão jurídica.....	169
2.1.1 - O efeito de isolamento.....	172
2.2 - A dimensão política: o burocratismo.....	177
2.2.1 - O topo da burocracia.....	179
2.3 - A autonomia relativa.....	185
2.4 - A concorrência imperfeita.....	188
2.5 - O movimento popular.....	194
2.6 - O P.T. e o Estado burguês	196
Conclusão	199
Referências bibliográficas	
1 - Livros e artigos.....	200
2- Artigos assinados em jornais e periódicos.....	202
Fontes	
1- Documentos oficiais.....	202
2- Diário Oficial do Município.....	202
3- Documentos e Associações de Classe.....	207
4- Partidos Políticos.....	207
5- Jornais.....	209

AGRADECIMENTOS

Este trabalho se tornou possível graças a colaboração de amigos, colegas, militantes políticos, funcionários públicos, entre outras pessoas. A todos meus agradecimentos.

A minha gratidão, em primeiro lugar, ao meu orientador, professor e amigo Décio Saes que generosamente me acolheu, acompanhou e incentivou esta dissertação desde o projeto inicial, enviado ao exame de seleção do Programa de Mestrado do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Unicamp. A realização deste trabalho seria impensável sem sua direção e principalmente pela leitura, sistematização e incorporações críticas que fez da obra de Nicos Poulantzas, minha base teórica. Todos que o conhecem sabem do privilégio e da honra que foi desfrutar de seu profícuo convívio todos esses anos.

Agradeço, igualmente, aos amigos e professores Ricardo Antunes e Márcio Neves pelas contribuições e pelo incentivo quando do Exame de Qualificação. Márcio já havia participado junto às professoras Angela M.C. Araújo e Arlete Moisés Rodrigues da Banca que avaliou minha monografia de final de curso. Suas críticas, mais o estímulo do Márcio, alavancaram esta dissertação. A todos, muito obrigado.

Agradeço, particularmente, todos os funcionários do IFCH, em especial o pessoal da Biblioteca, da Graduação e da Pós-Graduação.

Não poderia deixar de expressar minha comovida gratidão aos diretores João Quartim de Moraes e Armando Boito Jr. e à Congregação do IFCH por expressarem unânime solidariedade para comigo, quando em 1995, comissionado na biblioteca desse Instituto, fui demitido após ter sido perseguido, ter salários reduzidos e sequestrados por obra do Secretário Municipal de Cultura, Ezequiel Teodoro da Silva, professor da Faculdade de Educação da Unicamp, com o aval e a cumplicidade do prefeito Magalhães Teixeira.

Um outro agradecimento especial é para os raros funcionários de diversos setores da Prefeitura e da Câmara, que apesar dos riscos, colaboraram para que fosse possível extrair preciosas informações e toda legislação sobre transportes dos impenetráveis labirintos burocráticos.

Esta empreitada também foi facilitada pelo precioso material que o Grupo 21 colocou à minha disposição e, principalmente pela ajuda e cumplicidade do amigo, o economista Reginaldo Arhus. Agradeço-os imensamente.

Finalmente, minha profunda gratidão aos meus mortos pelas cotidianas lições de vida, aos meus filhos, aos meus camaradas, irmãos e amigos que sempre me estimularam; e também minhas desculpas pela ausência neste período e certamente nos próximos, uma vez que meu trabalho, antes de ser um compromisso acadêmico, é uma opção de vida. A todos o meu melhor beijo.

Durante a maior parte desta pesquisa tive o apoio, através de uma bolsa de estudos, da Coordenação do Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - CAPES.

LISTA DE SIGLAS E ABREVIATURAS

AMFORP - American Foreign Power Company
AMTAC - Associação dos Motoristas do Transporte Alternativo de Campinas
ANTP - Associação Nacional dos Transportes Públicos
APAC - Associação dos Perueiros Autônomos de Campinas
AOE - Área de Operação Exclusiva
BIRD - Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento
BNDES - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CBTU - Companhia Brasileira de Trens Urbanos
CCO - Central de Controle Operacional
CCTC - Companhia Campineira de Transportes Coletivos
CEE - Comissão Especial de Estudo
CEI - Comissão Especial de Inquérito
CMTC - Companhia Municipal de Transportes Coletivos
CONSAB - Conselho Social dos Bairros de Campinas
DATEC - Estudo da Demanda de Transporte Urbano e Adequação de Tecnologia
DEPE - Departamento de Projetos Especiais
DOM - Diário Oficial do Município
DSU - Departamento de Serviços Urbanos
EBTU - Empresa Brasileira de Transportes Urbanos
EBVL - Empresa Bortolotto de Viação Ltda
EMDEC - Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas
EMTC - Empresa Municipal de Transportes Coletivos
EMTUC - Empresa Municipal de Transportes Urbanos de Campinas
GDRH - Gerência de Desenvolvimento de Recursos Humanos
GEIPOT - Empresa Brasileira de Planejamento de Transporte
GETU - Grupo Executivo de Transportes Urbanos

IPK - Índice de Passageiros por Kilômetro
IPTU - Imposto Predial e Territorial Urbano
ISSQN - Imposto Sobre Serviço de Qualquer Natureza
MDB - Movimento Democrático Brasileiro
OS - Ordem de Serviço
PAIT - Programa de Ação Imediata de Tráfego
PC do B - Partido Comunista do Brasil
PEA - População Economicamente Ativa
PETE - Programa de Educação do Trânsito
PL - Partido Liberal
PMDB - Partido do Movimento Democrático Brasileiro
PPB - Partido Progressista Brasileiro
PSDB - Partido da Social Democracia Brasileira
PT - Partido dos Trabalhadores
PTB - Partido Trabalhista Brasileiro
RLC - Rápido Luxo Campinas .
SAC - Setor de Ação Comunitária
SAR - Secretaria de Administração Regional
SATCU - Serviço Alternativo de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros
SETEC - Serviços Técnicos de Campinas
SETRANSP - Secretaria Municipal de Transportes
STTRCR - Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de
Campinas e Região
STAM - Sistema de Transporte Alternativo Municipal
STUCC - Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Campinas
TACAMP - Transportes Alternativos de Campinas
TRANSURC - Transportes Urbanos Campinas
TUGRAN - Transportes Urbanos Campina Grande
URCA - Viação Campos Eliseos depois Urbanos Campinas
URV - Unidade Real de Valor
VBTU - Viação Bonavita de Transportes Urbanos
VCE - Viação Campos Eliseos

VICAP - Viação Caprioli

VISCA - Viação Santa Catarina

VLT - Veículo Leve sobre Trilhos

RESUMO

Esta dissertação analisa as relações entre a burocracia de Estado e o capital, a partir da imposição da política de transporte coletivo urbano em Campinas, de seus primórdios em 1878 até o final de 1999. Utilizando-se da leitura, sistematização e incorporações críticas que Décio Saes faz do conceito de Estado capitalista presente na obra do greco-francês Nicos Poulantzas, efetuaram-se duas análises gerais: a primeira no nível das práticas aborda as relações da instituição estatal com o usuário, com o sindicato da categoria, com os demais níveis burocráticos e com os grupos de pressão.

A segunda análise, no nível das estruturas, trata da dimensão jurídico-política do Estado burguês onde são discutidos: o efeito de isolamento, o topo da burocracia, a autonomia relativa, a concorrência imperfeita, o movimento popular e as relações entre um partido progressista e o aparelho de Estado.

INTRODUÇÃO

O objeto deste estudo são as relações entre o capital e a estrutura jurídico-política do Estado burguês, relações estas que nos propusemos a desvendar a partir da análise da política de transporte coletivo urbano de Campinas desde sua origem em 1878. Das hipóteses iniciais de pesquisas às atuais hipóteses de trabalho, tentamos demonstrar como o imperativo do lucro capitalista, ao mesmo tempo que depende da normatização imposta pelo aparelho de Estado, igualmente e de forma refratada, determina suas ações qualquer que seja o partido no poder, ou melhor dizendo, as variações conjunturais.

Visualizou-se assim, desde o início desta pesquisa as duas primeiras grandes falácias: os empresários desse segmento se apresentando como prestadores de um serviço dito social, reconhecido constitucionalmente como essencial e, o Estado burguês assumindo a postura da competência e da neutralidade, posicionado acima das classes, visando o bem-estar do conjunto da sociedade. A simples leitura da legislação produzida pela burocracia em todo o período impossibilita, antecipadamente, a menor veleidade de se postular a defesa dessas assertivas.

O que foi preservado, ao longo de mais de um século, foi um serviço precário, ineficiente e caro para a população usuária e uma burocracia comprometida em manter suas relações com o capital e, principalmente, apresentar-se ao conjunto da população como um corpo de funcionários competentes e imprescindíveis. Esta ideologia, reproduzida nas suas relações internas e externas é fundamental para a manutenção e reprodução das estruturas do modo de produção capitalista. Disto decorre uma perversa relação dos agentes de Estado com os movimentos populares, sindicatos e partidos, onde prevalece a concepção burocrática do transporte coletivo urbano - aceita pelas classes exploradas - como uma prestação de serviço a ser remunerada e não um direito social, público, gratuito e de qualidade, como igualmente devem ser a educação, a saúde, o lazer etc.

Para manter este simulacro de imprescindibilidade e competência, os funcionários públicos valem-se, dentre outras práticas, da ocultação do saber burocrático. Consequentemente todos os documentos supostamente públicos como leis, decretos, resoluções, ordens de serviço, termos de concessão às permissionárias, entre inúmeros outros, são de difícil acesso, mesmo para quem, como este pesquisador, tem alguma intimidade com a máquina pública. No entanto, como

temos a pretensão de que este trabalho colabore na instrumentalização dos movimentos populares, sindicais e alternativos do setor divulgamos à exaustão, toda informação obtida na reconstrução histórica. Este acervo está aqui disponível para outras e melhores abordagens, uma vez que nos detivemos nas ações normativas estatais pertinentes às nossas hipóteses de pesquisa, além, é claro, das limitações desse autor.

Essa dissertação, portanto, divide-se em dois blocos, o primeiro se constitui na base empírica onde registramos cronologicamente as ações de Estado, quer na constituição, quer na consolidação do investimento de capital no setor de transporte; assim como nas relações que a burocracia manteve com o usuário, com os sindicatos e com os demais grupos de pressão. O primeiro nível de análise que encerra este capítulo tenta dar conta do nível institucional: o aspecto visível dessas ações.

No bloco seguinte nos propusemos a um segundo nível de análise, agora no nível das orientações ideológicas que emanam das estruturas e condicionam as práticas dos agentes. Para tanto reportamo-nos, principalmente, ao fundamental estudo que Décio Saes faz da corrente althusseriana como um todo, porém em especial, de sua sistematização e incorporações críticas que realizou na obra de Nicos Poulantzas. Estes autores, acrescidos de Ralph Miliband na discussão da concorrência imperfeita, estabelecem a sustentação teórica para o desafio proposto.

Sabendo de antemão, que para robustecermos os argumentos sobre as relações entre a burocracia e o capital no setor de transporte, objeto central desta dissertação, abordamos de forma superficial e nem sempre precisa as demais relações que o Estado burguês mantém com a totalidade social; contudo estamos convencidos de que nos pouparmos destas incursões seria ainda mais grave.

CAPÍTULO I - AS PRÁTICAS INSTITUCIONAIS E A POLÍTICA DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO EM CAMPINAS

- **Das origens até 1988 - Primeiro nível de análise**

Poulantzas estabelece uma rigorosa diferença entre instituição - aparelho de Estado - e estrutura, onde a primeira é definida pelo autor como um sistema de normas socialmente aceitas, diferentemente da estrutura, um conceito que engloba a “(...) *matriz organizadora das instituições. Através do funcionamento do ideológico, a estrutura permanece oculta no - e pelo - sistema institucional que ela organiza. Convém, não obstante, acrescentar que a estrutura está presente sob forma alusiva e invertida, na própria instituição, e é a reiteração destas presenças - mascaradas - sucessivas que é possível descrever o princípio da elucidação das instituições.*”¹

Portanto a presença da estrutura em uma prática não é a materialidade da prática, mas sim sua orientação ideológica. É a conversão de padrões e valores em ideologias práticas compelindo os agentes a um certo tipo de ação e de pensamento. E é através da análise dessa orientação ideológica que se chega à estrutura subjacente.

Coerentes com esta concepção faremos uma primeira análise, nos deteremos nas práticas dos agentes - embora vez ou outra o condicionamento estrutural fique explícito - para depois, num nível mais profundo de análise, tratarmos das imposições promovidas pelas estruturas refratadas.

O primeiro sistema de transporte coletivo urbano de Campinas surge logo após o país consolidar seu modelo agrário-comercial exportador dependente (1850 a 1870) , modelo este decorrente da decadência da mineração e do desenvolvimento da agricultura tradicional.

Campinas pode ser considerada um modelo das conseqüências dos acontecimentos que se seguiram, senão vejamos: após a crise econômica de 1831, inicia-se por volta de 1840 o plantio do café, que faz mudar a base rural-agrícola para urbano-agrícola comercial, criando pólos de desenvolvimento, reorganizando o trabalho e principalmente fazendo surgir novas categorias com o crescimento das camadas médias urbanas: comerciantes, funcionários, profissionais liberais, militares, religiosos,

¹ Poulantzas, Nicos. Poder Político e Classes Sociais. São Paulo, Martins Fontes Editora, 1977. p. 111

intelectuais, pequenos proprietários e a classe trabalhadora composta por escravos, semi-escravos e trabalhadores livres.

Neste final de século, entre 1888 e 1891, segundo Saes², se formava no Brasil o Estado burguês ou seja, o tipo de Estado baseado no novo direito que transforma todos os indivíduos em sujeitos de direito, capazes de estabelecer livremente relações contratuais e na abertura do aparelho de Estado a todas as classes sociais.

Estas inéditas concentrações urbanas exigiam novos serviços e é neste novo contexto que, antes mesmo do final do modo de produção escravista no Brasil, o sistema de transportes coletivo de Campinas teve seu início, quando, a 20 de outubro de 1878, na casa do fazendeiro Francisco de Camargo Andrade é fundada a Companhia Campineira de Carris de Ferro para oferecer os bondes de tração animal, conhecidos como “*bondes de burro*”.

Autorizada por uma concessão estadual para exploração do serviço por cinquenta anos, o capital social da empresa de 10:000\$000 foi integralizado a partir de 500 ações de 200\$000 cotizadas entre 98 acionistas. Inaugurado a 25 de setembro de 1879, com as quatro linhas A,B,C e D.³

*“Apesar do bonde de burro representar um avanço para a cidade, significou, ao mesmo tempo, um sério problema,, já que deixava muito a desejar, não apenas por não cumprir horários, como também pelo frequentes descarrilamentos”.*⁴

Utilizados por trinta e três anos, os bondes de tração animal são substituídos pelos bondes elétricos.

*“Foram-se os candieiros de azeite, os lampeões de kerozene, quasi que está no ról das velharias o gaz, para dar lugar à luz brilhante e branca da eletricidade.”*⁵

Concomitantemente à formação do Estado burguês no Brasil e até os anos vinte, o capitalismo em escala mundial deixa seu caráter concorrencial e impõe os monopólios. Estes, na busca de

² - Saes, Décio. A Formação do Estado Burguês no Brasil (1888-1891). Rio de Janeiro, Editora Paz e Terra, 1985. Coleção Estudos brasileiros, v. 86. pp. 349 e segts.

³ - Pupo, Celso Maria de Mello. Campinas seu berço e juventude. Academia Campinense de Letras, 1969, p. 154 ...apud Tonon, Maria Joana in A História dos Bondes em Campinas. Campinas, Coordenadoria do Patrimônio Histórico, 1997, mimeo.

⁴ - Ricci, Maria Lúcia de Souza Rangel. “Os Bondes: uma etapa de modernidade em Campinas” Revista Notícia Histórica e Bibliográfica, Campinas, PUCCAMP, nº 164, jan/mar de 1997, p. 59

⁵ - Amaral, Leopoldo. Campinas recordações. São Paulo: Seção de Obras d'O Estado de São Paulo, 1927 p.430 ...apud Tonon, op. cit. p.4

novos mercados, estabelecem a estratégia de difusão e exportação de capitais e na esteira deste processo, instalam-se no país as primeiras hidrelétricas.

Para Szmrecsanyi:

*“Foi esta difusão espacial do capitalismo para sua periferia que acabou dando origem ao mercado mundial dos nossos dias, marcando ao mesmo tempo o apogeu de sua hegemonia internacional. Um dos motores desta difusão foi o imperialismo, que transformou as relações econômicas internacionais propiciando o surgimento da dicotomia entre países capitalistas centrais, altamente industrializados e exportadores de tecnologia e de capitais, e países capitalistas periféricos, economicamente menos desenvolvidos, especializados na produção e exportação de alguns gêneros primários e importadores de praticamente tudo o mais, inclusive de parte dos alimentos consumidos por suas populações”.*⁶

Esta nova divisão internacional do trabalho e a subordinação econômica dos países periféricos aos grandes capitais dos países centrais se originaram na concentração de capitais que migraram do capitalismo concorrencial ao capitalismo monopolista atual e na progressiva subordinação do Estado aos interesses deste capital que substituiu o liberalismo econômico pelo intervencionismo estatal, principalmente no pós-64.

Como separadamente a estrutura econômica, nas relações de produção capitalistas não é suficiente para obter a hegemonia de cunho monopolista, faz-se necessário fortalecer a estrutura jurídico-política de Estado⁷ de forma a legitimar e reproduzir o modo de produção capitalista e, no nível do conteúdo normativo que tratamos agora, criar condições privilegiadas para o grande capital, incapacitando e mesmo eliminando definitivamente o risco potencial da concorrência. É basicamente este o formato que inspira integralmente a política de transporte em Campinas e no país.

O perfil assumido pelo Estado é o de interventor permanente na vida econômica e social. Por sua vez, os grupos monopolistas dominantes passam a monitorar esta intervenção, envolvendo-se na política e na administração pública através da pressão exercida sobre o aparelho de Estado.

⁶ - Szmrecsanyi, T. “A era dos trustes e cartéis” in História e Energia, n.1, São Paulo, Eletropaulo, maio de 1986, p. 6

⁷ - Para Poulantzas, em seu conceito de implicação recíproca das estruturas, uma estrutura é condição de existência da outra, como veremos na segunda parte.

Entre elas a Light e a Amforp que, como as demais empresas estrangeiras prestadoras de serviços de utilidade pública, produziam intensa acumulação de capitais que as colocava em situação privilegiada nas economias de países em desenvolvimento

Retomando Szmrecsanyi:

*“...essas empresas tendiam a ter também acesso mais fácil às informações relevantes para a tomada de decisões na aplicação de seus capitais. E mesmo que não quisessem burlar as normas e os interesses dos países que atuavam - algo que na prática, tendia a ocorrer - as empresas em questão tinham tudo para se valer da fraqueza dos governos latino-americanos com vistas à ampliação de suas taxas de lucro”.*⁸

Aproveitando-se do acesso às “informações relevantes” em 1912 a Companhia Campineira de Tração, Luz e Força que detinha um contrato com a Prefeitura Municipal para a concessão de iluminação e energia elétrica por 35 anos, encampa a Companhia de Carris e Ferro⁹ e a 24 de junho do mesmo ano, com pompa e circunstância, inaugura o serviço de bondes elétricos, com a presença do prefeito Orosimbo Maia e dos doutores Francisco de Araújo Mascarenhas, Antonio Lobo, Omar Magro, Talvino Egídio de Souza Aranha, entre outros.¹⁰

A Campineira passa a deter dois dos insumos fundamentais para a relação de produção capitalista: o deslocamento da força de trabalho - uma vez que a finalidade do uso do transporte para a quase totalidade dos usuários é o acesso ao trabalho - e a distribuição de energia elétrica. Esta já havia sido saudada por Marx na Londres de 1850 ao deparar-se com um motor elétrico:

*“Sua Majestade, o vapor, que durante o século passado revolucionou o mundo, terminou seu reinado e entrega o cetro a outra força incomparavelmente mais revolucionária: a corrente elétrica”.*¹¹

Em 1929, a Campineira é incorporada pela Amforp - American Foreign Power Company¹² que, tendo na distribuição de energia elétrica seu principal interesse econômico, não investiu no transporte coletivo ao longo dos anos, comprometendo-o.

⁸ - idem p. 19

⁹ - Mariano, Júlio. Crônica de Iluminação em Campinas. In: Monografia Histórica e Estatística de Campinas, Rio de Janeiro, I.B.G.E., p.533

¹⁰ - Jornal Correio Popular, Campinas, 24 de junho de 1960... apud Tonon, op. cit. p. 5

“...a 12 de agosto de 1955 a Prefeitura Municipal de Campinas é autorizada a transferir a concessão para a exploração dos transportes a quem se interessasse, mediante o exigência de melhoramentos nos serviços, (grifos meus) *bem como a ampliação de linhas de ônibus que na época já começavam a ser preferidos pela rapidez. Foi desta maneira que surgiu a Sociedade Campineira de Transportes Elétricos (S.C.T.E.), no dia 1 de outubro de 1955.*¹³ *A concessão era válida até 31 de outubro de 1965, mas foi prorrogada até 31 de março de 1968. Com os anos , a S.C.T.E. chegou a possuir 14 linhas de bonde, tendo em agosto de 1967, apenas 8 linhas com 30 carros, todos com mais de 50 anos de construção, muitas vezes reformados. A medida que as linhas se extinguíam, os bondes, vendidos como sucatas, eram adquiridos por proprietários de parques de diversões e colecionadores exóticos”.*¹⁴

A prioridade dada pela Amforp à distribuição de energia elétrica em detrimento do serviço de transporte urbano não é inédita. A Companhia Docas de Santos, ao construir sua própria usina em Itatinga, passou a produzir 20 MW, porém o porto de Santos na época não consumia mais do que 5 MW. O excedente foi ofertado na cidade de São Paulo a preços mais baixos que os da Light, uma vez que o contrato de concessão desta permitia a concorrência. Houve uma batalha entre ambas as empresas , vencida pela Light não sem que , para se ver livre da concorrência e principalmente do item contratual que a autorizava, oferecesse à Câmara Municipal vários benefícios como tarifas de bondes a 200 réis em qualquer linha, bondes para trabalhadores em horários especiais pela metade do preço, força e luz a preços reduzidos etc. Esta polêmica entre os Guinle e a empresa de Pearson e Mackenzie ficou conhecida como o “Caso Guinle”¹⁵

Em outro relato de Salgado¹⁶ temos o resgate do período acrescido do esclarecimento sobre a nova mudança no transporte e o padrão do serviço:

¹¹ - Segundo Karl Liebknecht...apud Catulo Branco in Energia Elétrica e Capital Estrangeiro no Brasil, São Paulo, Alfa-Ômega, s/d, p. 51.

¹² - Vários autores indicam a Companhia Paulista de Força e Luz - CPF- o que não corresponde com a realidade: A Companhia Paulista de Força e Luz foi fundada no dia 16 de novembro de 1912 porém em 1927 seu controle acionário foi assumido pela Amforp - American Foreign Power Company até outubro de 1964 quando foi adquirida pelo governo da ditadura militar e passou a ser controlada pela Eletrobrás. No ano seguinte o governo do Estado de São Paulo assumiu seu controle acionário. Eletropaulo Eletricidade de São Paulo S A - Boletim Histórico , São Paulo, 1986, p. 2

¹³ - Mendes, José Castro. Efemérides Campinas - 1739 -1960. Campinas: Editora Palmeiras,1963, p. 115

¹⁴ - Tonon, op. cit. p. 7.

¹⁵ - Ver “O Monopólio Contestado”, em Boletim Histórico, Eletropaulo nº 5, S.P. fevereiro de 1986, pp.5-7.

¹⁶ - Salgado, Denise Helena Ferreira, “O Transporte Coletivo Urbano na Cidade de Cmpinas - 1980 a 1992. Monografia número 123 FCECA/PUCCAMP, mimeo, p. 43.

"Nesta época, 1961, a cidade chegou a ter quatorze linhas de bonde, número reduzido para oito em apenas seis anos. Eram trinta carros, todos com mais de cinqüenta anos de construção e que muitas vezes trafegavam superlotados. Campinas cresceu, surgiram bairros periféricos e as linhas de bondes que atendiam a toda população, deixaram de suprir a necessidade de locomoção de grande parte da população, uma vez que não iam muito longe do centro...A tarifa dos bondes, que custava um cruzeiro em 1955, passou a custar em agosto de 1967, cento e cinqüenta cruzeiros...equiparando-se ao preço dos ônibus."

Paradoxalmente neste período, ao se estabelecer a imposição de um novo padrão energético: o óleo diesel, o setor elétrico em parceria com o Estado, se consolida efetivamente.

A transcrição, na íntegra, da citação de Waisman se faz necessária porque detectamos uma enorme semelhança na prática das relações de controle e participação do Estado, tanto nos serviços de eletricidade como nos de transporte:

"Além de se dar início a uma estruturação administrativa institucional do Setor Elétrico, em bases mais sólidas e estáveis do que até então, foram logo traçados planos para a continuação da expansão da infra-estrutura elétrica no país, principalmente no que dependia de pesados investimentos estatais: programou-se a construção de grandes usinas hidrelétricas no rio Grande, no trecho paulista do rio Paraná, a ampliação adicional de Paulo Afonso e as linhas de transmissão correspondentes a esses empreendimentos. Um programa a demandar investimentos vultosos de um Setor Elétrico cerceado pela agravada corrosão inflacionaria das tarifas. Esta situação atingia agora tanto as concessionárias privadas (afetando a qualidade da distribuição final ao consumidores) como as estatais. Seguindo a linha geral da política econômica, de rigoroso saneamento recessivo, de institucionalização da correção monetária (lei de 17/7/64), também no Setor Elétrico foram tomadas medidas fortes. Pondo fim a décadas de polêmica sobre o custo histórico, baixou-se (4/11/64) legislação regulamentando a atualização do valor dos ativos das concessionárias por correção monetária, decorrendo daí um drástico e generalizado aumento das tarifas. Os novos níveis tarifários, mais os tributos específicos correlatos, viabilizariam por muitos

*anos os grandes investimentos do Setor. Na ocasião, as ações da Light na Bolsa de Nova York tiveram seu valor quadruplicado em poucos dias”.*¹⁷

À semelhança do setor elétrico, o Estado precisa desenvolver e fortalecer sua estrutura burocrática para acolher, com total segurança, as iniciativas do investimento privado na área dos transportes urbanos. Daí os gestores públicos e privados do setor de transportes coletivos estabelecerem, através do poder jurídico governamental, procedimentos como as concessões de áreas operacionais exclusivas por empresas e a imposição de um modelo de metodologia tarifária, criando assim condições extremamente seguras e favoráveis para o investimento privado.

Observamos que desde seu início, ao final do império, é a iniciativa privada que explora o serviço de transporte coletivo urbano em Campinas a partir de uma concessão estadual. Esta parceria entre o poder concedente e a empresa permissionária permeia toda a relação entre o Estado e o capital, do século passado até os dias de hoje.

Desde 1878, ainda ao final do período monárquico, agindo sempre em nome do conjunto da sociedade, o poder público coloca sob o imperativo do lucro serviços essenciais como a distribuição de eletricidade e o transporte coletivo, e a Amforp - American Foreign Power Company, detentora de ambos desde 1929, opta pelo primeiro - mais lucrativo - em detrimento do transporte. Esta prática é acusada por Beiguelman¹⁸ na obra onde reconstrói o processo de eletrificação brasileira: *“Itaipu e Tucuruí, apesar de serem empreendimentos de um período no qual já fora criada a Eletrobrás, não foram concebidos em termos de uma infra-estrutura com vistas a um projeto nacional, Tucuruí produz energia barata e abundante - mas para os cartéis minero-metalúrgicos da Amazônia e de Itaipu resultaram, por enquanto, dívidas e perspectiva de racionamento no centro-sul”.*

Assim prossegue a autora: *“as corporações e os organismos financeiros internacionais descobriram a vantagem das estatais para eles. E se servem delas, ao mesmo tempo que as desmoralizam ao induzi-las à convivência”.* (grifo meu) e conclui: *“Claro que neste processo se escamoteia o conceito preciso de empresa estatal, a verdadeira, aquela pela qual se bateram os*

¹⁷ - Waisman, David. A Lobotização do Dinossauro (Ascensão e Queda do Setor Elétrico Nacional Estatal) Um Ensaio Histórico e Político. São Paulo, março de 1980, mimeo, p.19

¹⁸ - Beiguelman, Paula, Pela Recuperação de uma Proposta Nacional. Editado pelo INEP - Instituto de Estudos e Pesquisa. São Paulo, 1986, p. 14 e sgtes.

pioneiros". No transporte coletivo urbano não foi diferente, como pudemos ver anteriormente, os primeiros registros da exigência de melhores serviços indicam que, desde 1955 a população se ressentia com a qualidade do transporte oferecido, isso sem mencionarmos a ausência de horários e os descarrilhamentos dos antigos "*bondes de burro*". Este processo genericamente denominado "sucateamento" cria enormes dificuldades, quando não inviabiliza totalmente qualquer perspectiva de criação de empresas estatais no setor, uma vez que é a Administração Pública que arca com o ônus da credibilidade dado sua identidade com o setor, além de que é apenas a ela que os usuários se reportam diante da precariedade do serviço oferecido. A precariedade é um aspecto recorrente em escala nacional uma vez que a exceção é o bom serviço prestado na área.

A citação anterior, de Salgado, registra esta grave inversão de prerrogativas: em 1955 é a Prefeitura Municipal - o poder concedente - que é autorizada pela empresa a oferecer as concessões e não o contrário.

Esta parceria implica num envolvimento cada vez maior do Estado no cotidiano da gestão e operação do sistema, até assumir definitivamente o "*mecenato*" nesta sociedade, com todo o ônus que esta ação acarreta.

Este ônus, de caráter econômico e político, tem um primeiro e significativo exemplo em 1967 diante da perda de passageiros dos bondes para os ônibus que gradativamente ingressavam no sistema. A saída foi equiparar a tarifa de ambos, ou seja, corrigindo-se a evasão de receita, seja qual for o motivo, pelo aumento da tarifa. Esta prática se transformaria em regra, adotada pelas administrações posteriores até os dias de hoje: o atual prefeito Francisco Amaral para compensar a evasão de receita dos empresários de ônibus para o transporte alternativo por peruas e vans, elevou a tarifa dos ônibus, sem que se registrasse qualquer aumento nos custos do sistema.

Passados 56 anos de funcionamento irregular e de baixa qualidade, o sistema de transportes coletivos de Campinas por bondes elétricos foi totalmente substituído a 24 de maio de 1968 pelos ônibus.¹⁹ A mudança do padrão energético nos transportes não foi objeto de uma avaliação mais demorada pela imprensa:

¹⁹ - Ao término da operação eram 14 as linhas: 1 e 2 - Vila Industrial; 3 - Guanabara; 4 - Taquaral; 5 - Estação; 6 e 7 - Cambuí; 8 - Bonfim; 9 - Botafogo; 10 - Castelo; 11 - Saudade; 12 - Bosque; 13 - Alecrins; 14 - Boa Esperança.

“Amanhã, assim como os bondinhos de burro, como as serenatas do passado romântico, de quando a Cidade-Princesa se envolvia à noite numa quase penumbra, na usança dos antigos lampiões a gás, esses bondes elétricos também serão objetos de nossa saudade”.²⁰

No bojo de um vertiginoso crescimento da cidade, a nova modalidade de serviço é bem recebida e implanta-se rapidamente como descreve Salgado: *“os ônibus também ganham a preferência popular, uma vez que podiam ser conduzidos com maior velocidade, ideal para aqueles que trabalham e não possuem condução própria. A Companhia Campineira de Transportes Coletivos - a C.C.T.C., cujo maior acionista é a família Maciulli, detinha a concessão para explorar o serviço de transporte coletivo, e atuava juntamente com empresas permissionárias*²¹

Em 1961, após assinatura do contrato com a Prefeitura, a própria CCTC planejou o serviço, (grifo meu) o qual passou a ser executado após sua aprovação. Em maio de 1968, os ônibus trafegam na maioria dos bairros, exceção feita a alguns periféricos. Em 1972, dois terços da população campineira se utiliza do serviço de transporte coletivo.

É importante observar que a implantação deste meio de transporte coletivo se faz sem qualquer estudo ou planejamento por parte do setor público; isto iria acontecer somente em 1975, no momento em que a Prefeitura começa a atuar concretamente na área operacional, realizando um plano de transporte coletivo para a cidade com recursos provenientes do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES.

O implementação deste plano teve origem no início da ditadura militar, em 1965, quando um grupo de tecnocratas cuja função era assistir o Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento - BIRD - num programa de assistência técnica, constituiu dois anos depois, o Grupo de Estudo de Integração da Política de Transportes - o GEIPOT - objetivando subsidiar uma política nacional de transportes com vistas ao desenvolvimento nacional. Transformado em empresa pública vinculada ao Ministério dos Transportes em 1973, agora denominado Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes - GEIPOT - competia ao órgão articular a política de transporte ao

²⁰ - Mariano, Júlio. Aquela memorável festa dos bondes num dia de São João. In: Jornal Diário do Povo, Campinas, 23 de maio de 1968

²¹ - Essa atuação consorciada, autorizada em 1972 pelo então prefeito Orestes Quércia seria objeto de uma ação judicial promovida pela família Masciulli, acionista da CCTC, por quebra de contrato. Em decorrência a Prefeitura foi condenada, em 1985, a pagar cerca de US\$10,5 milhões.

nível nacional e entre outras coisas tratar das questões operacionais, econômico-financeiras e institucionais dos transportes.

Ainda nos anos 70 a atuação dos militares nos transportes coletivos urbanos já se dava pela Empresa Brasileira de Transportes Urbanos -EBTU - pela Companhia de Trens Urbanos - CBTU - e pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES. E é através dos recursos desta agência que se estrutura um corpo de funcionários municipais com a finalidade de intervir, em Campinas, nas áreas de transportes e trânsito.

Salgado recupera este período da gênese do corpo de funcionários que irá gerir a política de transporte em Campinas:

"em 1976 realiza-se o Primeiro Plano de Racionalização do Serviço de Transporte Urbano de Campinas; em 1977 a Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas - EMDEC - realizou o Estudo da Situação e Funcionamento do Sistema Viário e Transportes Coletivos de Campinas; Em 1978, novamente através da Empresa Brasileira de Planejamento de Transporte - GEIPOT - realizou-se o projeto DATEC - Estudo da Demanda de Transporte Urbano e Adequação de Tecnologia".²²

Neste mesmo ano pela lei 4779 publicada no DOM de 28 de abril de 1978 a Prefeitura é autorizada a celebrar convênio com a Empresa Brasileira de Transportes Urbanos - EBTU - para a elaboração do Plano Diretor de Transportes Urbanos de Campinas.

No período desta implantação, durante o regime militar, as eleições mantiveram em Campinas a hegemonia da oposição: o Movimento Democrático Brasileiro, o MDB, venceu-as todas desde 1968 com Orestes Quêrcia tendo Eugênio Alati como vice-prefeito; em 1972 com Lauro Pérciles e Otávio Ceccato; em 1976 com Francisco Amaral e Magalhães Teixeira e em 1982 com Magalhães Teixeira e seu vice Vanderlei Simionato.

Depois de ser o principal partido em Campinas, o MDB/PMDB entrou em profunda crise na segunda metade da década de 80, conseguindo como cargo expressivo apenas a presidência da Câmara em 1987 com Jorge Antonio José. Somente nas eleições de 1996 voltaria ao poder,

²² - Salgado...op. cit. p.44

conquistando a vice prefeitura em coligação com o PPB de Francisco Amaral e outros partidos de centro-direita.

1.1 O FORTALECIMENTO DA INSTITUIÇÃO ESTATAL

É a partir de 78, com a eleição de Francisco Amaral e Magalhães Teixeira como vice, que se consolidam estes mecanismos de adequação e fortalecimento do aparelho jurídico da Prefeitura Municipal, para acolher este novo segmento do mercado, o serviço de transporte coletivo urbano por ônibus. A 06 de fevereiro de 1981 é encaminhado à Câmara Municipal o projeto de lei que cria a Secretaria Municipal de Transportes - Setransp -, que se efetivará a 27 de março de 1981 pela lei 5078 e revogou a lei 4997 publicada no D.O.M. número 2551 de 4 de julho de 1980; Esta lei estabelece que o sistema de exploração do serviço de transportes deveria ser executado através de permissão a título precário, e o novo projeto também estabelece o regime de permissão onerosa onde consta: *"fica vedado monopólio, privilégio ou exclusividade exceto o sistema de ônibus elétrico"*.

O novo projeto inclui no regime de permissão a frota de ônibus privada, movidos à diesel, e exclui a proposta de uma frota de ônibus elétricos, os trólebus.

A nova secretaria com quatro cargos, um secretário e três diretores, absorve por remanejamento os cargos do Departamento de Serviços Urbanos - o D.S.U. - da Secretaria de Obras e também o pessoal do Serviço de Trânsito, este ligado aos Serviços Técnicos de Campinas, a SETEC.

Com pouca ou nenhuma experiência na nova área, este corpo de funcionários será responsável pela planificação geral dos transportes e do tráfego e pela captação e administração dos recursos.

A verba, então de Cr\$ 26.690.000,00 é obtida a partir da anulação dos saldos de dotação do DSU que deveriam ser utilizados nos transportes urbanos. Os demais recursos da nova secretaria serão oriundos da cobrança de preços públicos pela utilização de zonas azuis, dos terminais de transportes coletivos e pelo uso de solo urbano pelas permissionárias do serviço de transporte coletivo.

O prazo previsto, após sua aprovação, foi de 45 dias para a regulamentação e mais 25 dias para se publicar o edital de chamamento para a seleção daquelas empresas.

Assinalamos aqui que a criação de uma secretaria de transportes pelo prefeito diverge da proposta de criação de uma autarquia proposta pelo vice-prefeito Magalhães Teixeira, então presidente do Grupo Executivo de Transportes Urbanos - GETU.

Esta divergência motiva uma justificativa no Diário Oficial do Município de 06 de fevereiro de 1981 onde o prefeito Francisco Amaral reportando-se ao jurista Hely Lopes Meireles defende:

“A planificação, disciplinação e fiscalização são objeto da administração centralizada, restando a administração e a operação, e só estas, como atribuições de entidade de administração descentralizada.”

A opção por uma secretaria é reforçada pela citação da existência da resolução 668 do Banco Central de 17 de dezembro de 1980 que é *“claramente restritiva à concretização de financiamentos por parte de empresas de economia mista.”*

No entanto Francisco Amaral negocia com o grupo do vice prefeito e admite a criação de uma autarquia, desde que para outras modalidades de transporte público como o “ônibus-elétrico” e imediatamente após a criação da secretaria de transportes, determina estudos para implantar até 1982 a primeira linha de trólebus entre o centro e a avenida Amoreiras.

Na mesma matéria o prefeito vincula o problema dos transportes urbanos à crise econômica, em especial ao que se refere à necessidade de contenção do consumo de derivados de petróleo, ao crescimento demográfico, à desorganização dos serviços públicos, à questão do uso do espaço urbano e aos desequilíbrios de renda. Sobre este último item o prefeito afirma que:

*“o investimento em obras viárias e em sistemas de transporte coletivo, além da própria geração deste complexo, através de uma política tarifária, estacionamentos etc., podem ser utilizados também como instrumentos de redistribuição de renda”.*²³

Para o chefe do Executivo o transporte urbano devidamente planejado pode induzir ao uso racional do espaço urbano e mais *“(..)onde a meta principal não é mais a circulação de veículos e sim de pessoas”.*²⁴

Como a criação da Setransp obrigava a criação da primeira linha de trólebus, fica explícita a preocupação do alcaide quando recomenda à Secretaria de Negócios Jurídicos que:

*“estude a criação de uma autarquia para implantação, manutenção e exploração do transporte coletivo por trólebus desde que não colida com o projeto de lei que cria a Secretaria de Transportes”.*²⁵

Finalmente a 10 de fevereiro de 1981, a reivindicação de Magalhães Teixeira, superintendente do GETU, é atendida com a publicação no DOM n. 2701 de seu pedido, protocolo 004604/81:

“Decide pela implantação, em caráter prioritário, da primeira linha de trólebus sentido Centro - Av. Amoreiras: Determino que se procedam estudos para a criação de uma Entidade Autárquica para implantação, manutenção e exploração do transporte coletivo por trólebus”.

É a partir daqui que o então superintendente, o sub-prefeito Magalhães Teixeira vincula-se, como demonstraremos, à defesa intransigente dos capitais privados do setor de transportes coletivos públicos em Campinas em detrimento da população usuária, até sua morte em 1996 quando ainda se esforçava para garantir a candidatura de seu secretário de Transportes Jurandir Fernandes para disputar sua sucessão.

Há dois outros decretos que merecem destaque nesta gestão: o primeiro é o de nº 6406 de 6 de fevereiro de 1981 publicado integralmente no DOM nº 2700 do dia seguinte, que atribuiu e normatizou os poderes da Administração através de seu artigo 2 :

“A Administração, através de seu órgão competente, deverá tomar todas as providências para o cumprimento deste Decreto e demais normas em vigor, baixando com prévia anuência do Prefeito, resoluções, portarias, instruções e outros atos normativos ou ordinatórios pertinentes, bem como exercendo o poder de polícia administrativa competente para o controle, acompanhamento e fiscalização dos serviços objeto das permissões referidas no artigo 1º deste decreto”.

O segundo, este publicado no DOM de 27 de março de 1981, quando da criação da Secretaria de Transportes tem em seu artigo 26 o seguinte:

²³ - DOM de 6 de fevereiro de 1981, p.2

²⁴ - ídem, p. 2

²⁵ - DOM de 6 de fevereiro de 1981, p.2

“O serviço público de transportes coletivo de passageiros será outorgado às empresas particulares, em regime de permissão onerosa, mediante a cobrança de preço público, aplicando-se às permissionárias penalidades pelo descumprimento da legislação e de qualquer das suas demais obrigações”.

Ambos se tornariam letra morta, como veremos na retomada desta análise, sendo que até o próprio poder de polícia administrativa do município chegou a ser revogado em 1995 pelo prefeito Magalhães Teixeira em seu terceiro mandato - o segundo como prefeito - para liberar totalmente a ação empresarial na área.

Nesta gestão inicia-se a liquidação da Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas, a EMDEC, empresa de economia mista, que de forma precursora abrigou os primeiros estudos sobre transportes na cidade; essa liquidação se arrastaria ao longo dos anos até ser suspensa na administração petista quando, através de uma simples alteração em seu estatuto, permitiu ao poder público, pela primeira vez, gerir e operar com frota própria o Sistema de Transportes Coletivos Urbanos de Campinas - STCUC.

As alterações de maior alcance, contudo, ocorrem quando o decreto legislativo n. 174 de 11 de maio de 1981 da Câmara Municipal, concede 120 dias de licença ao prefeito Francisco Amaral para tratamento de saúde e viagem ao exterior.

Assume Magalhães Teixeira que imediatamente promove duas alterações no secretariado, a nomeação da advogada Neide Carichio para a Secretaria de Negócios Jurídicos e do economista Manoel Moreira de Araújo Filho para a Secretaria de Administração e pela portaria 15431 também nomeia Dirk Rheinboldt para as funções de assessor especial em assuntos de transportes.

As mudanças nesta secretarias tinham objetivos específicos pois a seguir o prefeito edita no DOM n. 2778 de 05 de junho de 1981, à página 4, o atendimento ao protocolado 32.353 de 19/nov/80 da Comissão Especial para Regularização das Leis dos Transportes:

“Despacho exarado pelo Sr. Prefeito Municipal

Quero ressaltar, preliminarmente, a seriedade e dedicação com que foram elaborados os estudos técnicos e jurídicos que me permitem uma avaliação clara da situação, pressupostos essencial (sic) à tomada de uma decisão consciente, justa e tranqüila. Nestas condições, acolho a manifestação da

Secretaria de Transportes e Secretaria de Negócios Jurídicos, que consubstância (sic) basicamente a defesa intransigente do interesse público. Decido, pois, pela alternativa que preconiza a divisão do município em quatro áreas de operação exclusiva e uma de operação comum (área central). Às Secretarias de Transportes, Secretaria de Negócios Jurídicos e Secretaria de Administração para as providências cabíveis.” (grifos meus)

Esse decreto que determina a “defesa intransigente do interesse público”, com a recente divisão da cidade em áreas de operação exclusiva por empresa, significa até hoje, para grande parte da população usuária o duplo pagamento de tarifas: uma até o centro da cidade e outra do centro ao destino.

Esta medida, contradiz frontalmente a Lei 4997, vista anteriormente que entre outras coisas, determina “fica vedado monopólio, privilégio ou exclusividades ...” além de favorecer enormemente os empresários do setor em detrimento da população, a saber:

Primeiro porque a normatização pelo poder concedente - o Estado- de uma área de operação exclusiva implica não só o estabelecimento de um “feudo” como a garantia legal de sua preservação, permitindo-se prestar o tipo de serviço que interessa à empresa, uma vez que está definitivamente afastada a hipótese de concorrência na mesma região.

Segundo porque, sem nenhum ônus e sequer custos de pessoal ou de manutenção as empresas se apropriam, com exclusividade, dos terminais e corredores da região que lhe foram destinados. Permite-se portanto, o Poder Público fornecer gratuitamente a infra estrutura necessária ao funcionamento da empresas privadas como o pessoal de manutenção e limpeza dos terminais e vias exclusivas, dado que não é cobrado o preço público.

Terceiro porque a cidade assim dividida impede a criação de linhas bairro a bairro (as diametrais) obrigando que o passageiro cumpra o trajeto bairro-centro (linhas radiais) obrigando-o ao desembarque no terminal central e ao embarque em outro coletivo, pagando duplamente pelo percurso desejado. As áreas de operação exclusiva impedem também a criação de linhas perimetrais (linhas que circundam a cidade) pois está garantido em lei o direito que impede invasão de área por outra empresa. Nos raros casos em que as empresas consorciadas de uma mesma área desentenderam-se e a Administração Pública emitiu Ordem de Serviço - OS contemplando uma delas, a empresa que se julgou preterida obteve, em questão de horas junto ao Judiciário, a cassação

da medida. Foi o que ocorreu na Área 05 quando do confronto entre a Viação Campos Eliseos e a Viação Bonavita de Transportes Urbanos na disputa pelo corredor Santos Dumont. Constatase que quando o Executivo não concilia os interesses do capital, prontamente a ação do Judiciário restabelece o acordo.

Quarto porque se descarta, desde então, a possibilidade da criação da Empresa Pública uma vez que todo o espaço foi legalmente ocupado, em prejuízo do usuário do transporte coletivo urbano que perde a alternativa de utilizar os serviços prestados por uma frota pública.

Após autorizar um novo aumento na tarifa, o recém empossado prefeito Magalhães Teixeira se descompatibiliza do cargo para disputar as eleições de 1982.

Assume o Presidente da Câmara, vereador pelo PDS (ex-Arena), José Nassif Mokarzel que em seu primeiro ato de governo, revoga a tarifa dos ônibus coletivos, reajustada dias antes, por entendê-la *“exagerada e abusiva”*.²⁶

1.2 - O GOVERNO MAGALHÃES TEIXEIRA - 1982/1988

Novamente vitorioso nas urnas o PMDB mantém sua hegemonia política à frente do aparelho burocrático de Estado, desta vez com Magalhães Teixeira e seu vice-prefeito Vanderley Simionatto.

Nesta gestão temos duas novidades: os mandatos são prorrogados de quatro para seis anos e a mudança para o Partido da Social Democracia Brasileira - PSDB do prefeito Magalhães Teixeira e seu grupo, em 1986.

Este fatos, se por um lado encerram a hegemonia do MDB/PMDB à frente da Prefeitura Municipal de Campinas, por outro lado não acrescentam fatos significativos para a análise pretendida, já que não houve alterações no aparelho administrativo e conseqüentemente no eixo da política de transporte adotada anteriormente. No entanto a dimensão assumida pelo setor, dada sua importância para o setor produtivo e diante do acelerado crescimento da cidade, exige que o topo da burocracia dê continuidade à ampliação dos recursos financeiros e humanos e, igualmente sua readequação

²⁶ - DOM de 1 de julho de 1982, p. 1

jurídico-política na expressa finalidade de atender as demandas dos grupos de pressão mais poderosos.

Empossado em março, já em maio de 1983, o prefeito Magalhães Teixeira normatiza as Áreas de Operação Exclusiva - as AOE - criadas em sua administração anterior estabelecendo a divisão da cidade entre sete empresas, com distintas participações no serviço:

Área 01 com a média mensal de 192.816 passageiros é outorgada à Empresa Bortolotto de Viação Ltda - EBVL.

Área 02 e Área 03 com a média mensal de 4.715.666 passageiros à Companhia Campineira de Transportes Coletivos - CCTC.

Área 04 foi atribuída a um consórcio entre a Viação Santa Catarina, - VISCA - com 2.251.438 passageiros/mês e a Viação Caprioli - VICAP com a média mensal de 143.486 passageiros.

Área 05 originou um novo consórcio à Viação Campos Elíseos - VCE com a média mensal de 3.352.693 passageiros e a Viação Bonavita de Transportes Urbanos - VBTU com 1.106.078 passageiros/mês.

Área 06 outorgada à Rápido Luxo Campinas - RLC com a média mensal de 1.480.591 passageiros/mês.

Esta Administração propõe também dois outros projetos, o primeiro na área de infra-estrutura, não concretizado, foi o da construção de vários terminais de passageiros que operariam em sistema de interligação e o segundo um projeto perseguido desde o tempo em que o prefeito presidia o GETU, na área de operação de transportes coletivos urbanos, denominado Projeto Tróibus²⁷ que, entre estudos de implantação, desapropriações e empréstimos consumiu, de 1983 a 1985, US\$207.038,00 com o FINEP,²⁸ US\$ 30.000.000 com o BNDE e US\$ 20.000.000 com o Mitsubishi Bank²⁹ sem que jamais um único veículo deste tipo tenha trafegado em Campinas.

Seu resultado é que menos de uma década depois, o DOM de 7 de julho de 1992 publicou a lei 7057 autorizando a Administração petista a aditar o contrato com o Mitsubishi Bank sobre a dívida que naquela data era de 30 milhões de dólares apenas com esta fonte creditícia.

²⁷ - Lei número 5422 publicada no DOM de 22 de maio de 1984

²⁸ - Lei número 5529 publicada no DOM de 12 de dezembro de 1984

Em setembro de 1988 os funcionários públicos municipais, organizados de forma autônoma pela Comissão Pró-Sindicato³⁰ e, à revelia da “pelega” Associação do Funcionários Públicos Municipais de Campinas a qual se contrapunham, deflagram uma greve onde pela primeira vez questões administrativas foram expostas, com repercussão pública, pelos próprios encarregados de exercê-las: em seu primeiro manifesto, numa carta aberta à população, os grevistas destacam os transportes coletivos denunciando a tarifa de 80 cruzados para um piso salarial de 22 mil cruzados³¹ e a recusa do prefeito em corrigir o valor do “*auxílio-transporte*”.

Em seu último dia de governo, Magalhães Teixeira publica no DOM, número 4636 de 30 de dezembro de 1988, o decreto 9759 que outorga permissão onerosa às empresas: Viação Campos Eliseos - URCA, Transportes Urbanos Campina Grande - TUGRAN e Viação Bonavita de Transportes Urbanos - VBTU.

Para a criação da TUGRAN houve um desmembramento da área 5.³²

Esta autonomia dada às empresas, não poderia oferecer um resultado diferente ao final de 1987, conforme análise feita por Jurandir Fernandes - que viria a ser secretário de transportes do próprio Magalhães de 1993 a 1996 - e seu grupo nas “*Teses do P.T. para Governar Campinas 1989/92*”:

*“...a cidade contava com apenas 707 ônibus para atender à mais de 500.000 viagens diárias sendo que 73% desta frota (519) ônibus possuíam mais de 05 anos e destes, 32% ou seja 227 tinham mais de 07 anos sendo considerados financeiramente como sucata”.*³³

O transporte que nesta ano já era apontado como o principal problema da população, segundo os autores das “*Teses*”, piorou ainda mais “*...a 30 de março de 1988 a frota havia sido acrescida de apenas 07 ônibus, indicando que em 1977 havia um ônibus para cada 1.130 habitantes e 11 anos após, em 1988 a relação era de 01 ônibus para cada 1.540 habitantes...*”

²⁹ - Termo de contrato publicado no DOM de número 3870, a 15 de novembro de 1985

³⁰ - Esta Comissão que resultou no Sindicato dos Trabalhadores do Serviço Público Municipal de Campinas, nasceu em oposição à Associação dos Funcionários Públicos dirigida por uma diretoria “chapa branca” presidida pelo então vereador Ângelo Colombari, do PSDB.

³¹ - Por um acordo anterior o piso salarial dos servidores deveria ser de dois salários mínimos

³² - Esse desmembramento livrou a Urca da sua “banda podre”: a linha tronco Itajai-Centro, superavitária, percorrendo itinerário asfaltado com carros grandes foi mantida com a empresa, porém as linhas alimentadoras (dão acesso até o tronco), deficitárias e rodando em estradas de terra, geram agora a nova empresa.

³³ - “*Teses do PT para governar Campinas*”. Partido dos Trabalhadores. Campinas, mimeo, 1988, p.09.

Além disso, continua, *“as viagens se tornaram mais longas e demoradas: em 1968 o comprimento médio das viagens era de 7 km., em 1977 já o é de 12 km., e atinge 18 km. em 1988”*.³⁴

Esta acelerada e consentida deteriorização do transporte coletivo urbano em Campinas convivia, em 1988, com o alto custo da tarifa: *“se não bastassem os aspectos negativos (...) o sistema de Transportes Coletivos de Campinas tem penalizado os usuários com tarifas das mais elevadas de todo o País”*.³⁵

Frota sucateada, tarifas altíssimas e o trabalhador arcando com todas as conseqüências inerentes à situação como enormes filas, ônibus sujos, inseguros e lotados, atrasos constantes no deslocamento ao emprego e à escola. Por outro lado os motoristas e cobradores submetidos a longas jornadas (conhecidas pelo jargão de “dupla pegada”), baixos salários, instabilidade na preservação do emprego, não conseguem prestar um atendimento condigno à população.

Uma medida adotada, que atinge indiretamente o setor de transporte é quando, a partir de 1987, a administração *tucana* decide por uma radical redução na cobrança de impostos e taxas, que despencam em 1988, atingindo seu menor índice histórico em 1989.

Como os impostos, são estipulados no ano anterior à sua execução, é o governo que deixa o cargo que estabelece o primeiro orçamento para seu sucessor.

Esta inusitada redução do Imposto Predial e Territorial Urbano -IPTU de Cr\$ 57,3 bilhões em 1987 para Cr\$ 24,4 bilhões em 1988, estabeleceu para a administração seguinte apenas 1/5 da arrecadação se tomarmos por base 1987 com Cr\$ 57,3 bilhões contra Cr\$10,8 bilhões para 1989.

³⁴ - “Teses”... op. cit. p.10

³⁵ - *ibid*... p.11

DISCRIMINAÇÃO DA RECEITA TRIBUTÁRIA

(Expressos em Cr\$ Bilhões de 1992)

ANOS	IPTU	ISS	TAXAS
1981	35,9	63,8	38,3
1982	41,4	69,4	40,5
1983	33,4	60,0	31,8
1984	35,1	64,8	30,3
1985	36,5	78,4	29,6
1986	75,0	101,1	34,3
1987	57,3	108,3	12,1
1988	24,2	98,3	3,5
1989	10,8	96,6	1,9
1990	25,7	97,8	5,8
1991	103,6	134,1	24,3

Fonte: Diagnóstico Preliminar sobre Orçamento e Finanças.
Secretaria das Finanças - Prefeitura Municipal de Campinas, julho de 1992, p. 13

Esta medida³⁶ influi sobre o sistema de transportes na medida em que a redução deste imposto facilita a especulação e a estocagem de imóveis urbanos, encarecendo os aluguéis e forçando a mudança dos trabalhadores para a periferia e encortçando outra considerável parcela nos degradantes casarões do centro.

Há também outro agravante: em Campinas, praticamente a maioria dos serviços como os órgãos públicos, hospitais, escolas, bancos e o comércio, estão situados na região central. Os vazios urbanos e a formação de núcleos distantes na periferia acarretam um aumento no custeio da operação do sistema uma vez que implicam em maiores despesas na manutenção do viário, do

³⁶ - Os autores, economista José Pólce Neto e equipe realizaram este trabalho com base nos balanços da Prefeitura, dos exercícios de 1981 a 1992, encaminhados à Câmara Municipal e seus dados foram corrigidos para valores correntes de 1991, pelo Índice Geral de Preços - I.G.P. - coluna 02 da Fundação Getúlio Vargas. Ver Diagnóstico Preliminar sobre Orçamento e Finanças, Prefeitura Municipal de Campinas, julho de 1992.

controle e da fiscalização; exigem aumento de frota e necessitam da construção de novos equipamentos, entre inúmeras outras necessidades.

Estes custos recaem sobre o conjunto da sociedade, contudo penalizam diretamente e de forma desigual a população usuária do transporte coletivo na medida em que o custo dos itens que compõe a planilha tarifária, lhes são repassados integralmente. Os indivíduos de classe média e alta estão excluídos dele uma vez que não se utilizam deste serviço.

Quando se estabelece um preço simbólico ao IPTU, as classes proprietárias que desfrutam de toda infra-estrutura pública urbana de serviços como saneamento básico, iluminação, asfalto, segurança proporcionada pela guarda municipal entre outros, acabam por não pagar nem mesmo o custo desta manutenção, gerando um déficit que não permite a extensão destes serviços aos moradores dos bairros populares. Como no viário asfaltado os ônibus coletivos tem sensíveis reduções nos custos de manutenção e consumo, novamente o usuário é duplamente punido: não desfruta da pavimentação e paga um adicional na tarifa por sua inexistência.

Poupando-se as elites das tributações municipais, escasseiam os recursos para a intervenção na melhoria do sistema de transportes, adiando o asfaltamento dos itinerários nos bairros carentes, implantação de sinalização e pontos de embarque/desembarque etc, e a falta destes melhoramentos aumenta o desconforto, a insegurança e paradoxalmente os custos para o usuário.

Há também um caráter de exclusão nesta política como sugere Ghon³⁷: *“diferente de outras grandes cidades do país, Campinas tem um perfil de cidade moderna que conserva a tradição devido as origens de seu desenvolvimento histórico: a produção cafeeira...Campinas sempre conservou o perfil de uma cidade de elites com intensa vida cultural, concentradora de grandes riquezas e de altos índices de renda per capita. A sede das elites em busca de novidades, do consumo ostentatório, fez com que a cidade se tornasse um parâmetro de mercado para o lançamento de novos produtos no país”*.

Campinas se propôs ao trólebus em 1982, implementou os câmbios automáticos nos ônibus em 1991, o Veículo Leve sobre Trilhos -VLT- em 1992, testou o ônibus a gás também em 1992 e anunciou o controle do sistema por radares em 1994. O custo do primeiro foi integralmente

³⁷ - Ghon, Maria da Glória, Lutas entre Organizações Populares, Campinas, CEDAP - 1991, pp. 7 e 8 - Coleção Cadernos de Formação n° 4

repassado para a tarifa, embora a Empresa Pública se servisse de poderosa propaganda e referência para o estímulo à venda do produto em todo o País.

Retomando Ghon: *"Paralelamente ao desenvolvimento da Campinas dos pobres (do outro lado da Via Anhanguera) a Campinas das elites (classes alta e média) rapidamente se acomodou aos padrões da vida urbano-industrial moderna"*.³⁸

Não temos apenas o registro do "apartheid" físico: os pobres são expulsos para o "outro lado da via Anhanguera" mas também a distinção rigorosa entre classes sociais, explicitadas de um lado "no consumo ostentatório" de alguns e, do outro na luta diária pela sobrevivência de milhares de trabalhadores que têm, quase que exclusivamente, no Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Campinas seu único meio de acesso ao trabalho e aos chamado estoque de bens sociais: escola, saúde e lazer públicos.

Anexo 1 - LEIS, PORTARIAS E DECRETOS ATÉ 1988

- Lei 3964 de 17 de março de 1971 que aprova o Plano de Transportes - Fase I que prevê o plano preliminar de desenvolvimento integrado de Campinas.
- Lei 4339 publicada no DOM n. 920 de 15 de novembro de 1973, autoriza convênio da PMC com Secretaria de Negócios Econômicos e Planejamento do Estado de São Paulo para a criação do Programa de Ação Imediata de Tráfego - PAIT/Campinas - para a área central da cidade.
- Decreto 4827 publicado no DOM n. 1487 de 5 de março de 1976 que constitui comissão para julgamento das propostas apresentadas por firmas interessadas sobre a viabilidade para a instalação de um sistema integrado de transportes de massa em Campinas.
- Decreto 5151 publicado no DOM n. 1762 de 23 de abril de 1977 que cria comissão mista para estudos sobre transportes - a comissão compor-se-á de um grupo técnico e um consultivo com prazo de propostas em 40 dias tendo em vista a crise energética e os graves problemas no transporte coletivo do município.
- Lei 4779 publicada no DOM n. 2813 de 28 de abril de 1978 que autoriza a PMC a efetuar convênio com a EBTU para elaboração de Plano Diretor de Transportes Urbanos de Campinas.
- Decreto 5402 publicado no DOM n. 2826 de 18 de maio de 1978 que possibilita a abertura do crédito adicional especial para convênio com a EBTU. Amplia a dotação para convênio entre PMC e EBTU visando a elaboração do Plano.

³⁸ - *ibid...* p. 09

- Lei 4901 publicada no DOM n. 2307 de 7 de julho de 1979 que dá nova redação a lei 4779 de 27 de abril de 1978 alterando a redação da lei que rege o convênio entre PMC e EBTU, dando novas dotações.
- Lei 4838 publicada no DOM n. 2164 de 7 de dezembro de 1978 que estabelece a obrigatoriedade dos ônibus do STUCC anunciarem seu trajeto. (revogada pela lei 5351 de 20 de julho de 1983 publicada no DOM n. 3294 em 21 de julho de 1983)
- Decreto 5780 publicado no DOM de n. 2328 de 7 de agosto de 1979 que dá nova redação da lei que trata do convênio PMC e EBTU, dando novas dotações.
- Decreto 5859 publicado no DOM n. 2388 de 3 de outubro de 1979 que trata da implantação do serviço municipal de trânsito e outras providências. Autoriza a SETEC a implantar processo disciplinar do uso do solo público por veículos automotores com base na lei municipal de 21 de fevereiro de 1974. A receita apurada pela implantação do novo sistema será aplicada na manutenção do sistema de trânsito.
- Lei 4973 publicada no DOM n. 2483 de 22 de março de 1980 que dispõe sobre o serviço de guincho municipal.
- Decreto 5984 publicado no DOM n. 2491 de 2 de abril de 1980 que cria o Grupo Executivo de Transportes Urbanos de Campinas - GETU - grupo criado objetivando propor a política de transportes urbanos de Campinas, inclusive o sistema trólebus.
- Lei 4997 publicada no DOM n. 2551 de 4 de julho de 1980 estabelecendo que o sistema de exploração do serviço de transporte coletivo do município passe a ser executado através de permissão à título precário, exceto o sistema de ônibus elétrico. Fica vedado monopólio, privilégio ou exclusividade.
- Lei 5020 publicada no DOM n. 2605 de 17 de setembro de 1980 que autoriza o Executivo a conceder permissão para exploração do serviço de transporte de cargas por profissionais autônomos.
- Decreto 6406 publicado no DOM n. 2700 de 6 de fevereiro de 1981 que encerra caráter de concessão na exploração de serviços de transportes coletivos por ônibus e cria a permissão onerosa com caráter precário às empresas de transportes coletivos de Campinas.
- Lei 5078 publicada no DOM n. 2732 de 27 de março de 1981 que dispõe sobre a criação da Secretaria de Transportes, complementa e define a estrutura desta secretaria e dá outras providências.
- Lei 5125 publicada no DOM n. 2818 de 4 de agosto de 1981 que altera a redação da lei que determina a estrutura da Setransp e inclui dispositivos à lei 5078 de 26 de março de 1981.
- Decreto 7626 publicado no DOM n. 2869 de 13 de outubro de 1981 que individualiza na zona de expansão urbana áreas destinadas à carga e descarga. Áreas destinadas a atividades comerciais, industriais e outras providências.
- Decreto 6804 publicado no DOM n. 2898 de 28 de novembro de 1981 que institui normas complementares ao documentário fiscal das permissionárias.
- Termo de homologação do edital de chamamento n. 001/81 publicado no DOM n. 2922 de 9 de janeiro de 1982 para a seleção de empresas do serviço de transportes coletivos em caráter de permissão onerosa e a título precário.

- Decreto 6912 publicado no DOM n. 2934 de 27 de janeiro de 1982 que outorga, em regime de permissão onerosa, à empresa Rápido Luxo Campinas - RLC para exploração de transporte coletivo urbano de Campinas na área de operação exclusiva 06 (área Sul)
- Decreto 6913 publicado no DOM n. 2934 de 27 de janeiro de 1982 que outorga, em regime de permissão onerosa, à Viação Bonavita e à Viação Campos Elíseos para exploração de transporte coletivo urbano de Campinas na área de operação exclusiva 05 (área Sudoeste).
- Decreto 6914 publicado no DOM n. 2934 de 27 de janeiro de 1982 que outorga, em regime de permissão onerosa, para exploração de serviço de transporte coletivo urbano de Campinas. A Viação Santa Catarina, AVA e Viação Capioli servirão as áreas de operação exclusiva 04 - (área Oeste).
- Decreto 6915 publicado no DOM n. 2934 de 27 de janeiro de 1982 que outorga, em regime de permissão onerosa, para exploração de serviço de transporte coletivo urbano de Campinas à Companhia Campineira de Transporte Coletivo - CCTC - que servirá a área de operação exclusiva 03 (área Norte).
- Decreto 6916 publicado no DOM n. 2934 de 27 de janeiro de 1982 que outorga, em regime de permissão onerosa, para exploração de serviço de transporte coletivo urbano de Campinas à Rápido Serrano Viação Ltda. que servirá a área de operação exclusiva 02 (área Nordeste).
- Decreto 6916 publicado no DOM n. 2934 de 27 de janeiro de 1982 que outorga, em regime de permissão onerosa, para exploração de serviço de transporte coletivo urbano de Campinas à Empresa Bortolloto Viação Ltda. a servir a área de operação exclusiva 01 (área Oeste).
- Portaria 31/82 publicada no DOM n. 2943 de 9 de fevereiro de 1982 que remaneja linhas entre as permissionárias e áreas de operação exclusivas devido ao novo STUCC.
- Portaria 34/82 publicada no DOM n. 2948 de 16 de fevereiro de 1982 que remaneja linhas e áreas de operações exclusivas entre as permissionárias devido ao novo STUCC.
- Decreto 6991 publicado no DOM n. 2966 de 16 de março de 1982 que aprova o regimento interno da Setransp.
- Decreto s/n de 30 de junho de 1982 publicado no DOM de 1 de julho de 1982 que revoga o reajuste tarifário promovido pelo prefeito Magalhães Teixeira na véspera de deixar o cargo.
- Ordem de serviço 386/28 de fevereiro de 1983 publicada no DOM n. 3198 de 2 de março de 1983 que constitui comissão permanente para estudar e deliberar sobre os reajustes tarifários dos transportes urbanos de Campinas participam desta comissão as SABs., Câmara Municipal, Transcamp, AEC, PUCC e Unicamp. (ver D.L. de 3916 de 9 de setembro de 1989, OS 406 de 1 de outubro de 1984 e pasta comissões)
- Portaria 17143 publicada no DOM n. 3230 de 19 de abril de 1983 que nomeia membros da comissão permanente de estudos sobre os reajustes tarifários.
- Decreto 7763 publicado no DOM n. 3263 de 7 de junho de 1983 que revoga o decreto-lei n. 6916 de 27 de janeiro de 1982 que atribui permissão de exploração do serviço de transporte coletivo urbano da empresa Viação Rápido Serrano que explorava a área de operação exclusiva 02 (área Nordeste).

- Lei 5273 publicada no DOM n. 3043 de 9 de julho de 1982 que cria a coordenadoria geral das assessorias jurídicas e dá outras providências. Cria cargos de assessoria em comissão para auxiliar a Secretaria de Negócios Jurídicos (assessoria jurídica em transportes).
- Lei 5350 publicada no DOM n. 5289 de 13 de julho de 1983 que autoriza convênio com CPFL para desenvolvimento e implantação do projeto trólebus para manutenção, montagem e desenvolvimento do sistema.
- Decreto 7802 publicado no DOM 5289 de 13 de julho de 1983 que cria a gerência do programa trólebus de Campinas.
- Lei 5351 publicada no DOM n. 3294 de 21 de julho de 1983 que estabelece obrigatoriedade de colocação de cartazes anunciando trajeto dos ônibus municipais e obriga a PMC a ter local apropriado para atender reclamação dos usuários.
- Portaria 141/83 publicada no DOM n. 3389 de 10 de dezembro de 1983 que determina remanejamento de linhas urbanas entre as permissionárias e altera limites entre as áreas de operação exclusiva.
- Decreto 8013 publicado no DOM n. 3428 de 3 de fevereiro de 1984 que cria linha seletiva Centro-Shopping operada pela CCTC com tarifa desvinculada do STUCC dentro de sua área de operação exclusiva 03.
- Resolução 520 publicada no DOM n. 3489 de 5 de maio de 1984 que cria a comissão especial de estudos para alteração da legislação relativa ao transporte coletivo de Campinas proposta pela Câmara Municipal.
- Lei 5422 publicada no DOM n. 3500 de 22 de maio de 1984 que autoriza o executivo contrair empréstimos com o FINEP para o desenvolvimento do sistema trólebus no valor de Cr\$ 292.959.000,00.
- Portaria 49/84 publicada no DOM n. 3514 de 9 de junho de 1984 que regulamenta o modelo único de relatório diário de passageiros: os encerrantes.
- Decreto 8120 publicado no DOM n. 3523 de 23 de junho de 1984 que declara de utilidade pública e desapropria área para trólebus.
- Portaria 18016 publicada no DOM n. 3570 de 30 de agosto de 1984 que cria a comissão comunitária de assessoramento, composta de 20 entidades com a finalidade de melhorar o transporte coletivo na área central.
- Ordem de serviço 406/1 de outubro de 1984 publicada no DOM n. 3592 de 2 de outubro de 1984 que nomeia novos membros que constituirão adicionalmente a comissão permanente de estudos sobre reajustes tarifários: Central Sindical Única e Sindicato dos Condutores Rodoviários de Campinas.
- Decreto 8280 publicado no DOM n. 3628 de 24 de novembro de 1984 que cria o Grupo Executivo para Implantação do Terminal Intermodal de Cargas - GETICAM.
- Decreto 8120 publicado no DOM n.3640 de 12 de dezembro de 1984 que autoriza o executivo a efetuar empréstimos junto ao BNDES para desenvolvimento do sistema trólebus no valor de US\$ 30 milhões.
- Lei 5606 publicada no DOM n. 3848 de 14 de outubro de 1985 que autoriza convênio com a Secretaria de Economia e Planejamento do Estado de São Paulo proveniente do Plano de Mobilização Energética - P.M.E - no valor de 153.000 ORTNs a fundo perdido.

- Lei 5615 publicada no DOM n. 3853 de 22 de outubro de 1985 que obriga a instalação de cofres acoplados ao chassi dos ônibus como medida de segurança.
- Edital de chamamento para classificação de empresas para exploração do trólebus publicada no DOM n. 3859 de 31 de outubro de 1985. Edital publicado pela Secretaria de Administração onde apenas uma empresa, o consórcio Trans-Trolley, compareceu.
- Decreto 8686 publicado no DOM n. 3864 de 7 de novembro de 1985 que declara de utilidade pública e desapropria áreas visando o alargamento do corredor da Avenida Amoreiras.
- Termo de contrato e contra-garantia publicado no DOM n. 3870 de 15 de novembro de 1985. Termo de contrato entre a União Federal e Campinas e o Mitsubishi Bank de cessão de direito de crédito em contragarantia ao empréstimo de US\$ 20 milhões e estabelece taxas, juros e prazos.
- Decreto 8720 publicado no DOM n. 3885 em 7 de dezembro de 1985 que outorga permissão onerosa ao sistema trólebus de passageiros ao consórcio Trans-Trolley pelo período de 15 anos.
- Decreto 8881 publicado no DOM n. 4050 de 13 de agosto de 1986 que decreta estado de calamidade pública devido a greve no setor.
- Decreto 8882 publicado no DOM n. 4050 de 13 de agosto de 1986 que requisita os ônibus vinculados ao STUCC às permissionárias para que possam operá-los em detrimento da greve.
- Decreto 8883 publicado no DOM n. 4050 de 13 de agosto de 1986 que regulamenta a incidência da lei 5078 de 26 de março de 1981 que dispõe sobre o controle da operação do serviço prestado por delegação do poder público municipal. Dá incumbência à Setransp para gerir a operação dos transportes coletivos em virtude da greve.
- Decreto 8900 publicado no DOM n. 4064 de 2 de setembro de 1986 que declara estado de calamidade pública devido as paralisações ocorridas no STUCC - greve.
- Decreto 8901 publicado no DOM n. 4064 de 2 de setembro de 1986 que requisita os ônibus vinculados ao STUCC às permissionárias para que possam operá-los em detrimento da greve.
- Decreto 8902 publicado no DOM n. 4064 de 2 de setembro de 1986 que regulamenta a incidência da lei 5078 de 26 de março de 1981 que dispõe sobre o controle da operação do serviço prestado por delegação do poder público municipal. Dá incumbência à Setransp para gerir a operação dos transportes coletivos em virtude da greve.
- Decreto 8911 publicado no DOM n. 4077 de 18 de setembro de 1986 que dispõe sobre fiscalização nas empresas permissionárias. Autoriza a empresa Arthur Andersen a proceder auditoria nas empresas permissionárias de Campinas visando esclarecer a situação econômico-financeira das mesmas.
- Lei 5712 publicada no DOM n. 4087 de 3 de outubro de 1985 que concede isenção de ISSQN à partir de 1 de outubro de 1986 até a data em que for implantada e estiver funcionando a Câmara de Compensação Tarifária, ocasião em que será revogada. A isenção fica sujeita as empresas que deram 10% de reajuste a partir de 01 de outubro de 1986, no mínimo.

- Lei 5719 publicada no DOM n. 4108 de 4 de novembro de 1986 que define enquadramentos nas quais as permissionárias estão sujeitas à intervenção devido à redução da frota em 20% e não cumprimento as ordens de serviço.
- Decreto 8982 publicado no DOM n. 4115 de 13 de novembro de 1986 que considera deficiente a prestação de serviços públicos de transporte coletivo e intervém, assumindo totalmente a operação dos serviços na Viação Campos Elíseos, V.C.E.
- Portaria 9028 publicada no DOM n. 4138 de 16 de dezembro de 1986 que revoga o decreto-lei 8982 de 11 de novembro de 1986 sobre a intervenção na V.C.L. considerando o aumento da frota, a regularização do quadro de funcionários da permissionária bem como o reajuste salarial aos mesmos concedido, revoga a intervenção na V.C.E.
- Lei 5754 publicada no DOM n. 4145 de 30 de dezembro de 1986 que altera a redação dos dispositivos da lei 5078 e 5125, leis que determinam a estrutura administrativa da Setransp. Lei 5772 publicada no DOM n. 4162 de 23 de janeiro de 1987 que autoriza a criação da Câmara de Compensação Tarifária composta de uma associação constituída pelas empresas e consórcios do sistema, de um conselho deliberativo e de uma comissão permanente de arbitramento.
- Decreto 9143 publicado no DOM n. 4224 de 29 de abril de 1987 que aprova o regulamento da lei 5772 que uma dispõe sobre a regulamentação da Câmara de Compensação Tarifária do STUCC nas suas definições de equilíbrio financeiro entre os participantes, descreve metodologias de cálculos tarifários e disciplina o funcionamento desta Câmara.
- Portaria 19558 publicada no DOM n. 4281 de 22 de julho de 1987 que nomeia os membros que constituirão a associação, o conselho deliberativo e a comissão de arbitramento da Câmara de Compensação Tarifária.
- Portaria 043/87 publicada no DOM n. 4328 de 26 de setembro de 1987 que determina colocação de lacre nas catracas do ônibus urbanos visando determinação efetiva da demanda para subsidiar a Câmara de Compensação Tarifária.
- Portaria 45/87 publicada no DOM n. 4335 de 7 de outubro de 1987 que regulamenta o modelo único de relatório diário de passageiros - (encerrantes).
- Portaria 007/88 publicada no DOM n. 4409 de 27 de janeiro de 1988 que determina a planilha de cálculo básica para cada participante da Câmara de Compensação Tarifária e descreve a metodologia a utilizada.
- Lei 5907 publicada no DOM n. 4426 de 24 de fevereiro de 1988 que altera a redação dos dispositivos da lei 5078 e 5125, leis estas que determinam a estrutura administrativa da Setransp.
- Portaria 020/88 publicada no DOM n. 4430 de 1 de março de 1988 que determina o custo padrão por tipo de veículo, combustível, óleo, lubrificantes, rodagens e peças para cada participante.
- Portaria 19972 publicada no DOM n. 4433 de 4 de março de 1988 que nomeia a comissão de julgamento (edital n. 002/88) para exploração do serviço de transporte coletivo na área de operação exclusiva Norte e Nordeste.
- Lei 5926 publicada no DOM n. 4477 de 10 de maio de 1988 que revoga a Câmara de Compensação Tarifária (lei 5772 de 23 de janeiro de 1987). Revogada pela Câmara Municipal de Vereadores.

- Portaria 016/88 publicada no DOM n. 4429 de 27 de fevereiro de 1988 que determina o custo padrão para pagamento do custo de mão de obra mais encargos.
- Decreto 9513 publicado no DOM n. 4486 de 24 de maio de 1988 que outorga, em regime de permissão onerosa, para exploração do serviço de transporte coletivo urbano de Campinas, à empresa Viação Transportes Urbanos de Campinas - TUCA - servir a área de operação exclusiva 03 (Norte).
- Decreto 9514 publicado no DOM n. 4486 de 24 de maio de 1988 que outorga, em regime de permissão onerosa, para exploração do serviço de transporte urbano de Campinas à empresa Viação Bonavita Transportes Urbanos Ltda. que servirá a área de operação exclusiva 03 (área Norte).
- Decreto 9529 publicado no DOM n. 4499 de 11 de junho de 1988 que outorga permissão onerosa para exploração de serviço de transporte coletivo urbano de Campinas à empresa Viação Campos Gerais que servirá a área de operação exclusiva 02 (área Nordeste).
- Lei 5952 de 06 de julho de 1988, processo n. 46175 que dispõe sobre a instalação de tacógrafos nos veículos vinculados ao serviço de transporte urbano e dá outras providências.
- Decreto 9590 publicado no DOM n. 4543 de 13 de agosto de 1988 que revoga o decreto lei 6915 de 26 de janeiro de 1982 que autoriza a permissão da Companhia Campineira de Transportes Coletivo - CCTC - que explorava a área de exploração exclusiva 03 (área Norte).
- Decreto 9759 publicado no DOM n. 4636 de 30 de dezembro de 1988 que outorga permissão onerosa para exploração de serviços de transportes coletivos urbanos de Campinas à empresa VBTU, Viação Campos Elíseos e Tugran que servirão a área de operação exclusiva 05 (área Sudoeste).
- Decreto 9761 publicado no DOM n. 4637 de 31 de dezembro de 1988 que dispõe sobre os níveis de supervisão e a estrutura administrativa da PMC e Setransp.

1.3 - O INTERREGNO PETISTA - 1989/1992

Este curto período será analisado mais minuciosamente por três motivos: primeiro porque apenas durante esta gestão foi possível ter acesso a documentos supostamente públicos e a documentos da intimidade partidária; segundo que nosso objeto de pesquisa é a capacidade de um partido de esquerda promover transformações substanciais através da imposição de seu programa de governo e terceiro, que o ineditismo da vitória do Partido dos Trabalhadores nas eleições de 1988 em Campinas com a vitória de Jacó Bittar para prefeito e Antonio da Costa Santos como vice, constitui um breve hiato na vida política da cidade uma vez que quebra a hegemonia de mais de vinte anos do MDB/PMDB; cujas lideranças, agora abrigadas em diferentes legendas, retornariam

imediatamente após o final da gestão petista à chefia do Executivo: Magalhães Teixeira em 1993 pelo PSDB, assim como Francisco Amaral em 1997 pelo PPB.

Dois fatos sobressaíram nestas eleições, o primeiro a vitória de um partido com as características do PT numa cidade com o perfil e a importância político-econômica de Campinas - e sua decorrente visibilidade nacional - e, segundo pelos antecedentes políticos de seu prefeito: Jacó Bittar, ex-dirigente sindical, fundador do Partido dos Trabalhadores e da Central Única dos Trabalhadores, tendo presidido aquele. Sua expressiva votação como candidato ao Senado em 1982 deu-lhe enorme ~~uma~~ visibilidade política, contribuindo para gozar do *status* de segundo homem na hierarquia petista logo depois de Lula. Além de que os pressupostos de um governo popular eram a participação popular e a inversão de prioridades.

Esses componentes geraram enormes expectativas: no plano externo pela atenção do país sobre o resultado deste processo em curso, no plano interno pela possibilidade de mudanças na administração pública e de atendimento das demandas sociais locais.

Diferentemente da prática política habitual, o partido vitorioso apresentou antes das eleições os titulares das diversas secretarias municipais, praticamente todos recrutados junto ao corpo docente da UNICAMP³⁹; Isto acrescentou maior autoridade aos eleitos e entendemos que, dado o equilíbrio entre os dois finalistas no segundo turno das eleições, foi decisivo para o sucesso nas urnas. Outra novidade importante foi o fato do Partido tornar pública sua proposta de governo organizada no documento denominado “Teses - Programa do PT para Governar Campinas - 89/92”

Essas teses, assinadas pela Comissão Executiva Municipal, foram apresentadas em setembro de 1988, como

“um esforço conjunto de dezenas de petistas...Educadores, médicos, economistas, técnicos, e profissionais das mais diversas áreas, procuraram colocar todos os seus conhecimentos a serviço do PT, porque compreenderam plenamente o tamanho da responsabilidade que temos nas mãos: ousar governar uma das principais cidades do país.”

³⁹ - Para a Secretaria de Finanças Paulo Davidoff; Educação Newton Bryan; Saúde Gastão E.; Cultura Marco Aurélio Garcia; Transportes Jurandir Fernandes; Governo Plínio Moraes e para a elaboração do Plano Diretor Ulisses Semeghini.

Os petistas entendiam que *“persistem lacunas e problemas não resolvidos neste trabalho coletivo. Mas, temos a certeza de que a simples apresentação destas “TESES” é uma prova da capacidade do PT”*.

Agradecendo seus colaboradores, a Executiva do Partido coloca o documento para apreciação e crítica de toda a sociedade. Na apresentação *“O PT vai governar Campinas”* é colocado em primeiro lugar a questão do transporte coletivo seguindo-se as da saúde, educação, habitação, finanças públicas, mulher, negro, segurança pública, cultura e lazer e meio ambiente. Esta ordem deixa implícito o grau de prioridade de cada área.

Na apresentação⁴⁰ seguros de que o PT se transformou *“num legítimo representante dos trabalhadores do país”* e com o aprendizado através *“de nossa atuação na Câmara e da participação diária nas lutas dos sindicatos, dos bairros, das entidades estudantis”* se diziam convictos de que era o momento de romper com o passado: *“dando um ponto final a anos de gestão do PMDB em Campinas sem que quaisquer dos nossos problemas fundamentais fossem resolvidos”*.

A Executiva prossegue a apresentação afirmando que Campinas não é uma cidade conservadora e justifica-se:

“Campinas é uma das mais modernas cidades brasileiras. Sua população é estimada em mais de um milhão e cem mil habitantes⁴¹. É uma das cidades que mais cresce no país: há 20 anos não tinha mais que 280.000 habitantes. Cerca de 60% da população é constituída de migrantes, atraídos pelo impressionante desenvolvimento da indústria e do comércio na cidade... grandes multinacionais, dos diferentes ramos industriais instalaram-se na cidade; Campinas é a 3ª praça bancária do país em compensação de cheques. Esta expansão desordenada acarretou o crescimento do número de favelas, a falta d'água, o transporte coletivo caótico, (grifo meu) a falta de assistência médica, a existência de 15% de população analfabeta. Este quadro evidencia uma transformação profunda na composição social da cidade. O crescimento da CUT, as greves e manifestações populares que ocorreram em larga escala nos últimos anos, comprovam que a grande força social de Campinas é, hoje, a classe trabalhadora das fábricas, dos bancos, das escolas, dos órgãos públicos, do

⁴⁰ - “Teses do PT”...op. cit. p. 1

⁴¹ - Pelo último censo realizado pelo IBGE a cidade tem apenas 860 mil habitantes.

comércio. São estes os que mais necessitam e mais lutam por mudanças radicais nos destinos de Campinas e do país. São estes que, a cada dia, são afastados para a periferia mais distantes.

E à classe trabalhadora que o PT dedica o centro de sua preocupação". (grifo meu).

A seguir dirige-se à classe média, pequenos e micro-empresários e pequenos comerciantes esperando o entendimento de que "só nossa visão transformadora da realidade poderá lhes assegurar condições reais de trabalho", conclamando-os a se aliarem no enfrentamento aos "candidatos dos mesmos banqueiros que lhes negam empréstimos e lhes pressionam diariamente."

À terceira página da 'Apresentação' os autores mostram as limitações do Partido e acenam com a importância da vitória em Campinas para a construção de uma sociedade socialista:

"Porém, é necessário reafirmar que o PT não transformará Campinas através de um toque de mágica. A razão de nossa limitação está na própria estrutura da sociedade brasileira, com uma pequena minoria de privilegiados vivendo às custas do sacrifício de milhões, e na existência de um Governo Federal que representa exclusivamente os interesses dos poderosos. Deles não podemos esperar senão portas fechadas, cortes de verbas, descaso e perseguição. O PT entende que só numa sociedade socialista pode haver igualdade, criando as condições para acabar com a fome, o desemprego, a miséria e a repressão que aumentam a cada dia no Brasil. Uma prefeitura petista numa cidade com a importância de Campinas poderá significar um passo decisivo neste sentido".

Colocando o socialismo como meta o texto se desenvolve apresentando o perfil da campanha e de seus candidatos:

"Os candidatos do PT são trabalhadores escolhidos pelos seus companheiros de trabalho, pelos seus vizinhos, para representá-los. Por isso, nossa campanha não é um acontecimento à parte, apoiado por shows e churrascos gratuitos e distribuição de brindes. Nossa campanha é de luta, de enfrentamento com o Governo, de propaganda do socialismo, que é o nosso objetivo final."

A apresentação deixa o plano mais geral de análise e se fixa no destaque das questões locais onde, sob o título "Magalhães Teixeira não é oposição" trata mais especificamente das alianças e da gestão do prefeito em exercício:

"Do Prefeito Magalhães Teixeira e de seu candidato à sucessão, Wanderley Simionato - atual Vice Prefeito - a primeira coisa que o PT cobra é o compromisso que manteve até pouco tempo com o

Governo Federal. Magalhães e Simionato estiveram à frente do grande conglomerado que se formou na cidade para referendar a farsa do Colégio Eleitoral e legitimar o maior golpe já dado à população. Usaram de todos os recursos que tinha à disposição para incentivar as campanhas de adesão ao Plano Cruzado e ao Plano Bresser que tiveram resultados trágicos para quase todos brasileiros.

Da mesma forma, a indisposição do prefeito com o candidato Quércia na campanha para o governo do Estado em 1986 não significou qualquer ato de defesa das reivindicações populares, mas apenas a colocação em primeiro plano de suas diferenças pessoais e das desavenças que tiveram para controlar o PMDB da cidade. Foi em função delas que Magalhães Teixeira decidiu apoiar o maior empresário do país, Antonio Ermírio.

Seu lema de campanha em 82 - Vamos Governar Juntos - foi esquecido na hora da posse. As associações de bairro continuaram sem qualquer canal de participação e o Prefeito e o Vice Prefeito sempre tentaram mantê-las sob controle direto, insistindo na prática clientelista de seus antecessores. Ao mesmo tempo, atuavam no sentido de quebrar os movimentos independentes que surgiam. Sem a participação popular o resultado não poderia ser outro.(grifo meu) Os recursos financeiros disponíveis foram aproveitados das formas mais questionáveis. O maior exemplo deu-se no chamado "Plano Viário", que comprometeu todo o orçamento municipal em obras faraônicas de interesse duvidoso, deixando de empregá-lo para responder às necessidades mais elementares da periferia."

E na esteira desta crítica colocam *ipsis letteris*:

"esta mesma postura o Prefeito e o Vice demonstraram seguidas vezes quando trataram da questão dos transportes, fazendo com que este serviço tenha chegado aos padrões mais baixos de qualidade, sacrificando diariamente milhares de usuários. (grifo meu) Passados 2 mandatos com Magalhães Teixeira no governo (como Vice e depois como Prefeito da cidade), a constatação que somos obrigados a fazer é que permanecem sem resolução os principais problemas da cidade. A urbanização das favelas, a construção de creches, a melhoria dos postos de saúde, a ampliação da rede escolar - questões muito lembradas nos palanques - tiveram avanços insignificantes diante do ritmo de crescimento da população e da multiplicação de seus problemas."

Antes de encerrar a primeira parte o documento faz sérias acusações contra o prefeito e seu vice - este último candidato à sucessão - sobre o uso do dinheiro público em propaganda em TVs, rádios e jornais para se auto-promoverem. A primeira parte das “*Teses*” termina com a explicitação do eixo da proposta do PT para Campinas: a participação popular, cujas diretrizes gerais eram:

1 - reorientar a aplicação dos recursos municipais para o desenvolvimento social da população e para uma política de criação de empregos;

2 - democratizar o aparelho administrativo do município através da constituição de mecanismos de participação e controle popular, da descentralização da administração e transparência da gestão, aproximando o Prefeito da população, possibilitando seu contato direto com os problemas da cidade;

3 - governar com a mobilização social, utilizando a comunicação de massa, para estimular a participação popular;

4 - reestruturar a administração municipal visando a racionalização e o gerenciamento direto dos recursos, serviços e obras;

5 - enfrentar os problemas emergenciais criando programas que visem a superação dos mesmos e também de suas causas;

6 - resgatar para o Servidor Público Municipal sua função de servidor da população e apoiar a formação de seu Sindicato.

7 - combater a violência social, promover a cidadania e os direitos sociais rompendo com as práticas assistenciais de submissão e de discriminação dos indivíduos;

8 - reorientar a política tributária, fazendo recair maior peso sobre as classes de renda mais alta;

9 - exigir a autonomia municipal perante o Estado, procurando, no entanto, estabelecer projetos conjuntos no âmbito social com outros municípios da região.

10 - convocar eleições livres e diretas para as sub-prefeituras dos Distritos de Barão Geraldo, Souza/Joaquim Egídio e Nova Aparecida, redefinindo as atribuições dos Sub-Prefeitos e a utilização do orçamento municipal;

11 - combater a agressão ao meio ambiente e promover a recuperação da qualidade de vida da população;

12 - colocar o Governo Municipal do PT a serviço das lutas de libertação da exploração do homem pelo homem, rumo à construção do socialismo.

Estas propostas⁴² que encerram a apresentação das “Teses” são seguidas da análise e da proposta do Partido para o setor de transportes coletivo urbanos.

No entanto, em seus primeiros meses, diante da precária situação do sistema de transportes urbanos e da quase insolvência do município, o que ganha visibilidade são as crises internas entre a Administração e Partido, precipitadas exatamente na área dos transportes quando, a 2 de julho de 1989, em nota à imprensa local o Conselho Político da Administração Popular de Campinas⁴³ acata a reconsideração do pedido de demissão do secretário de transportes Jurandir Fernandes, reafirmando sua importância no projeto administrativo do PT e decide:

"Aprofundar o mais amplo debate no interior do Partido e com a sociedade de Campinas, sobre a política de transportes da administração em seus aspectos de curto, médio e longo prazos. O P.T. considera que os transportes coletivos se constituem em desafio prioritário para a Administração de Campinas (...) eventuais diferenças de entendimentos quanto aos métodos a serem adotados são vistos com absoluta naturalidade no Partido, que sempre garantiu o debate democrático de todas as posições existentes(...)"

O comunicado à imprensa a 2 de julho de 1989, tornava pública a primeira crise interna da Administração, mas é o final do texto que deixa transparecer o distanciamento entre a Administração/Partido e a dura realidade vivida pela população com seu precário sistema de transportes:

"A Administração petista está tranqüila por ter a convicção plena de estar governando a cidade dentro de seus princípios e da realidade local."

Já se evidencia portanto, logo no início do governo a prática da auto-avaliação burocrática que coloca o cidadão de espectador, não de partícipe das políticas públicas.

⁴² - “Teses” ...op. cit. p.8

⁴³ - Compõe o Conselho Político: o Prefeito, alguns Secretários, membros da Executiva do Partido e os vereadores da bancada.

Ao sétimo mês da Administração Popular, enquanto aguardava o “*aprofundamento do debate e as políticas de curto, médio e longo prazo*” e diante da tranquilidade do governo, a população depreda ou incendeia ônibus no Parque São Quirino e nas macro regiões do Ouro Verde e do Campo Grande.

Esta situação, encerrada com a demissão do Secretário de Transportes, foi o estopim de outras crises que posteriormente implicaram no rompimento entre o prefeito Jacó Bittar e membros da “Administração Popular” com a direção do Partido dos Trabalhadores em Campinas e ganharam repercussão nacional, dada evidentemente pela importância estratégica de Campinas no cenário político-econômico do Brasil e pela enorme visibilidade que as administrações petistas obtinham à época, especialmente Campinas comandada agora por uma liderança sindical de enorme expressão.

• A Capitulação

É inegável que as propostas contidas nas “*Teses*” tem um claro caráter de ruptura com a história política local após décadas de comando político do PMDB; tem também um sentido classista distinto ao colocar a classe trabalhadora como centro de sua atenção e, o que seria impensável poucos anos antes, coloca oficialmente sua perspectiva pela via eleitoral de seu objetivo final: a construção do socialismo.

Além das propostas, verifica-se duras críticas ao então prefeito Magalhães Teixeira, ora questionando o uso duvidoso do dinheiro público, ora indagando sobre obras de suspeito interesse social, ora apontando a utilização da propaganda no sentido da auto promoção e destacando que o transporte coletivo urbano chegou aos “*padrões mais baixos de qualidade sacrificando milhares de usuários*”. E é ao apresentar sua proposta nesta área que o partido faz um balanço da situação à época, a qual entendemos ser mais correto reproduzi-la na íntegra⁴⁴ porque expõem claramente o resultado da política de transporte implementada durante mais de um século e, especialmente para que não fiquem pontos obscuros na análise que faremos entre o proposto e o realizado pela “Administração Popular”:

⁴⁴ - Foram mantidos os destaques em maiúsculas e os grifos originais.

Transportes Coletivos: cada dia está pior!!!

I - Situação Atual do Transporte Coletivo de Campinas

Denomina-se VIAGEM o deslocamento de uma pessoa de um ponto ao outro da cidade, com um certo objetivo: ir para o trabalho, regressar ao lar, ir à escola, etc.

Em Campinas, realizam-se mais de um milhão e duzentas mil viagens por dia, do seguinte modo: 45% em ônibus, 30% em automóveis, 2% de táxi, 23% a pé, de bicicleta ou moto.

Diariamente, mais de meio milhão de viagens são feitas de ônibus. É importante salientar que: 60% dos usuários de ônibus tem renda familiar de até 6 salários mínimos.

O ônibus é portanto o principal meio de locomoção da imensa maioria da população, notadamente a de baixa renda.

Para cobrir toda esta demanda, a cidade contava ao final de 1987 com apenas 707 ônibus dos quais 519 possuíam mais de 5 anos (73% da frota) sendo que destes 227 possuíam mais de 7 anos (32% da frota) ou seja, cerca de um terço da frota já era financeiramente considerada SUCATA.

Hoje, (30/03/88 Campinas conta com 714 ônibus para uma população de 1 milhão e cem mil habitantes. Note-se que em 3 meses a frota aumentou 7 ônibus apenas. Com isso temos hoje em Campinas 1 ônibus para cada 1540 habitantes em 1988 ao passo que há onze anos havia 1 ônibus para cada 1130 habitantes em 1977.

Fazemos esta comparação com 1977 porque naquele ano uma pesquisa apontou o Transporte Coletivo como o principal problema para a população de Campinas. De lá para cá a situação piorou. Piorou porque não só diminuiu o número de ônibus em relação à população, como também ficaram mais longas e demoradas as viagens realizadas neste sistema.

Vejamos o quadro abaixo:

Ano	Comprimento médio das viagens
1968	7 km
1977	12 km
1988	18 km

As viagens hoje são mais demoradas não só devido às distâncias, mas também devido aos congestionamentos ocorridos na região central da cidade, nas horas de pico. O que poucos discutem é que o Transporte Coletivo é a maior vítima destes congestionamentos pois o espaço do sistema viário está dividido da seguinte forma: 80% é ocupado pelos automóveis, 13% pelos veículos de carga e 7% pelos ônibus.

Na verdade hoje não são poucos os trabalhadores de Campinas que perdem mais de 3 horas por dia para ir e voltar do serviço.

Os números até aqui apresentados demonstram claramente a necessidade de uma política de Transporte Urbanos voltada para os Transportes Coletivos. É preciso urgência e decisão neste setor. Para isso propomos a reflexão sobre os pontos que se seguem:

II - Proposta de Municipalização do Serviço de Transporte Coletivo de Campinas.

Se não bastassem os aspectos negativos apontados no item anterior, o sistema de Transportes Coletivos de Campinas tem penalizado os usuários com tarifas das mais elevadas de todo o País. Sistemáticamente, desde 1984, as tarifas tem aumentado a taxas maiores que o salário mínimo. A partir do ano passado, seguindo os passos do Prefeito de São Paulo, o preço da passagem de ônibus disparou de vez. Hoje, em Campinas, não são poucos os que gastam 20% do salário só em condução. O vale transporte, a exemplo do resto do País, ainda não chegou na prática aos assalariados e jamais chegará aos que não tem carteira profissional assinada.

Acrescente-se a tudo isso a decisão da CCTC de abandonar o serviço de transporte urbano. Outra empresa, a Campos Elíseos comunica a decisão de não querer mais operar certas linhas consideradas pouco rentáveis.

Frente a este quadro, o Partido dos Trabalhadores coloca como proposta a criação de uma Empresa Municipal de Transportes Coletivos. Por que?

I - Um serviço público não pode ser objeto de lucro de empresários. Este objetivo vai contra a prestação de um bom serviço, pois ao buscar o maior lucro possível, o empresário deteriora todo o sistema de Transporte: ônibus superlotados, horários desrespeitados e condutores com jornadas de

trabalho ilegais e salários corroídos. Em busca de maior lucro, as empresas de ônibus são negligentes quanto à manutenção dos veículos e renovação da frota.

2 - Um serviço público com a complexidade de um sistema de transporte coletivo para uma cidade de mais de um milhão de habitantes, não pode ficar ao sabor de empresários atuando desordenadamente em áreas distintas da cidade. Deve haver um planejamento global não só da operação como da expansão e modernização do sistema.

3 - A expansão do sistema deve prever modelos padrões de ônibus de dimensões adequadas às linhas onde operarão. É imperativa a padronização dos veículos, em busca de economia de escala em manutenção e em investimentos de expressão. A modernização do sistema também deve seguir análises globais, numa visão conjunta do planejamento urbano da cidade.

O Partido dos Trabalhadores não propõe uma municipalização feita de cima para baixo sem a participação e controle populares.

As estatizações feitas em nosso País quase sempre buscaram um acerto de interesses com o setor privado, ampliando seus lucros às custas da população. Exemplo típico é o da CMTC (Companhia Municipal de Transportes Coletivos) em São Paulo, onde as linhas mais rentáveis sempre ficam para os empresários, ficando a CMTC com as deficitárias.

Além disso a falta de controle popular permitiu que a CMTC virasse um grande cabide de empregos. Chegou mesmo a servir grupos políticos em épocas eleitorais, com uso indevido de ônibus.

O controle popular é imprescindível em qualquer órgão público, seja ele responsável pelo transporte ou por qualquer outra atividade essencial ao cidadão. O PT deve portanto, levantar uma política de implementação do controle popular sobre os órgãos públicos municipais.

IV⁴⁵ - Estratégia de Ação

Para se atingir a municipalização com controle popular, é necessário considerar basicamente as seguintes etapas:

1 - Fiscalização do serviço e realidade tarifária

2 - Criação da EMTC (Empresa Municipal de Transportes Coletivos)

3 - Encampação das empresas particulares.

4 - Planejamento da operação e da expansão do sistema de transportes coletivos

Vejam com um pouco de detalhe, cada uma destas etapas:

1 - Fiscalização do serviço e realidade tarifária

A tarifa é calculada dividindo-se o custo por quilômetro pelo número de passageiros transportados por quilômetro. Procurando garantir maiores lucros, o empresário procura duas saídas: declara custos mais elevados na planilha e diminui o número de passageiros transportados.

Os movimentos populares de Campinas, desde a década passada, vem atuando no sentido de impedir esta corrupção existente no sistema de transportes. O PT não ficou de fora, pois a grande maioria das manifestações (abaixo assinados, atos públicos, cartas à população, declarações à imprensa) foram feitas à partir de entidades coordenadas por companheiros petistas. Hoje são inúmeros os trabalhadores que compreendem os mecanismos de burla postos em prática pelas empresas.

Neste sentido sempre se lutou por uma fiscalização mais atuante por parte da Prefeitura. Alguns resultados favoráveis foram obtidos: aumento do número de fiscais, implantação dos encerrantes, obrigatoriedade de lacre nas catracas e implantação de um sistema de informação. No entanto estes resultados não significam que o problema das fraudes tenha acabado, uma vez que é na prática do dia a dia que se faz valer a autoridade dada pelos Decretos e Portarias assinadas pelo Prefeito.

Daí a importância do controle popular. O Partido dos Trabalhadores deve propor a formação da Comissão de Usuário cuja composição deverá ser amplamente discutida junto à comunidade.

⁴⁵ - Os autores enganaram-se na numeração da proposta, este bloco deveria ser o III, uma vez que a numeração das páginas está na sequência correta. .

Esta Comissão de Usuários teria a função de:

- a) - Acompanhar os trabalhadores do corpo de fiscais da Setransp, no que diz respeito ao cumprimento das Ordens de Serviço pelas empresas;*
- b) - Acompanhar os índices: passageiros transportados e quilometragem percorrida, em todas as linhas;*
- c) - Credenciar, junto a Prefeitura, elementos seus para atuarem junto aos fiscais da SETRANSP;*
- d) - Participar, junto aos técnicos da SETRANSP, dos estudos de cálculo da tarifa. Como primeiro passo deverá participar das discussões de reativação da Comissão Tarifária.*
- e) - Propor ações populares contra o Poder Público, caso este não esteja efetuando de fato uma fiscalização efetiva do sistema de Transportes.*

2 - Criação da EMTC (Empresa Municipal de Transportes Coletivos)

Efetivados os mecanismos para uma fiscalização realmente eficiente e restabelecida a realidade tarifária, os empresários terão seus lucros comprimidos. Procurarão recuperar as altas taxas de lucro diminuindo o nível de serviço prestado, retirando ônibus de linha ou mesmo se negando a operar em certas linhas.

Este procedimento dos empresários levará ao descumprimento mais acentuado das cláusulas do Termo de Permissão. É o momento importante de mobilizar a população no sentido de fazer com que o Poder Público leve em conta a alternativa de municipalização dos transportes.

O Partido dos Trabalhadores ciente de que esbarrará no angustiante problema de verbas para a municipalização total e imediata de sistema de transportes, propõe a criação de uma Empresa Municipal de Transportes Coletivos - EMTC - que deverá crescer aos poucos. Os passos deverão ser dados de forma segura e irreversível. São pontos importantes para reflexão e debate:

- a) - A maior parcela do investimento numa Empresa de ônibus está na frota. O Partido dos Trabalhadores deverá fazer da Prefeitura um órgão atuante em busca de recursos iniciais para a aquisição da frota mínima.*

b) - Levando-se em conta a possibilidade de boicotes dos órgãos federais e estaduais sobre uma Prefeitura do PT, devemos procurar minimizar os investimentos iniciais, adquirindo veículos sob o sistema de “leasing” (aluguel com opção de compra ao fim de certo período).

c) - Ao lado das duas alternativas acima, a Prefeitura do PT lançará mão da ENCAMPACÃO, conforme discutimos mais adiante.

d) - de início deverão ser aproveitadas as instalações da própria Prefeitura, tais como: garagens, pátios e terrenos e oficinas de manutenção.

Estas instalações podem ser ampliadas para a absorção dos serviços de ônibus da EMTC.

A EMTC deverá iniciar sua atuação nos corredores de Barão Geraldo e Av. Dunlop. Quanto ao corredor das Amoreiras deverá ser melhor analisado o que a atual Administração já comprometeu com os grupos financeiros (BNDES) e o que pode ou não ser revogado.

Uma vez implantada a EMTC, seus serviços deverão servir de parâmetros para a administração e a população. Um maior controle sobre as empresas privadas fará com que paulatinamente se desinteressem pela continuidade do serviço. Estarão interessadas em devolver ao Poder Público as linhas menos rentáveis. Aqui uma vez mais a Prefeitura do PT estudará a possibilidade de ampliação da EMTC, abrindo negociações e procurando obter vantagens junto às empresas particulares que desejam se retirar. Sempre há que se levar em conta que o não cumprimento das cláusulas do Termo de Permissão nestas fases de negociações, implicará na encampação da empresa privada pelo Poder Público.

3 - Encampação das Empresas Particulares

Esta fase deve ser precedida do estudo jurídico profundo desta questão, através dos militantes advogados do Partido que deverão fazer parte da Assessoria Jurídica da Prefeitura.

A encampação tem a vantagem de permitir ao poder público um salto qualitativo na direção da municipalização, pois poderá incorporar de uma só vez toda a frota da empresa privada, a custos bem mais baixos do que se fosse adquiri-la no mercado.

Isto porque a maior parte da frota já tem mais de 7 anos de uso, estando, portanto, com o capital correspondente contabilmente amortizado. Em Campinas quase um terço da frota está nestas condições. Ou seja, a população já pagou quase 30% da frota, via tarifa.

Assim é evidente que, uma vez decorrido o prazo da depreciação, o veículo deverá ser automaticamente passado à população, ou seja, ao Poder Público, que deverá dar ao veículo sua destinação social. No lugar deste veículo, a empresa privada deverá colocar um novo.

Estes veículos, a custo zero de investimento, deverão ter a vida útil ampliada por mais 3 anos, através de um rígido esquema de manutenção.

O valor a ser pago na encampação é composto de:

a) - Lucro cessante pelo remanescente do contrato;

b) - Valor do Ativo Fixo.

Teoricamente, a questão do lucro cessante seria o pagamento da parcela representada pela remuneração do capital do qual a frota representa 95%. Uma vez que a frota tem idade média elevada (no final de 1987 a idade média era de 5 anos e 3 meses), uma parcela significativa deste capital já está depreciada e sua remuneração, que é de 12% do capital efetivo, assume portanto um valor reduzido.

Além disso, o Poder Público pode propor um prazo para efetuar mensalmente estes pagamentos. Por outro lado, se vier a ser comprovado que a Empresa Privada auferiu lucros superiores aos 12% do capital, como é de lei, o Poder Público deverá acioná-la juridicamente a devolver o valor que apropriou indevidamente, por ter cobrado tarifa acima do que devia.

Quanto ao valor do Ativo Fixo, como já dissemos, a maior parcela já foi paga, uma vez que é alta a idade média dos veículos em circulação.

4 - Planejamento da operação e da expansão do sistema de transportes coletivos.

O problema dos transportes coletivos de uma cidade de mais de um milhão de habitantes, tem que ser abordado de forma SISTÊMICA. É por isso que nos referimos ao Sistema de Transportes Coletivos de Campinas.

Para um tratamento sistêmico é necessária a centralização do planejamento, tanto da operação quanto da expansão, do transporte. Este mesmo planejamento terá que vir inserido na política urbana que o PT implantará em seu governo.

A centralização do planejamento do transporte deverá se dar na Setransp e, no governo petista, a ênfase dos trabalhos se dará sobre o transporte coletivo, desestimulando o uso do automóvel, principalmente na exígua área central da cidade.

É inadmissível pensar em sistema de transportes coletivos para um centro urbano do porte de Campinas, sendo tratado de forma empírica, como fazem os atuais empresários, ou ao sabor de pressões isoladas de cabos eleitorais fisiológicos.

Como medidas imediatas a Prefeitura deverá buscar aumentar a produtividade do que já existe, dispensando para isto poucos recursos:

- a) - Racionalização dos itinerários das linhas existentes, diminuindo o tempo de percurso.
- b) - Racionalização dos pontos de paradas, ampliando as distâncias médias entre os pontos.
- c) - Definição de ruas exclusivas para ônibus e taxis na região central. Estas ruas seriam liberadas para o tráfego normal após as 18:30 hs.
- d) - Disseminação de vendas de passes, com desconto atrativo, na rede bancária, bancas de revistas, etc.
- e) - Proibição de carga/descarga, no período de 7h às 19h, em toda área central.
- f) - Estudo sobre medidas urgentes para redução do tempo de transbordo no Terminal de Barão Geraldo. Tratamento urgente das viagens dos estudantes e dos usuários do Hospital da UNICAMP.
- g) - Implantação imediata de linha de lazer aos domingos: Lagoa do Taquaral e Bosque.

A médio e longo prazo a Prefeitura do PT atuará no sentido de:

- a) Acelerar a implantação de terminais em todos os corredores já definidos da cidade.*
- b) Implantar a integração tarifária entre todos estes terminais, incluindo o Terminal Cury, retomando na prática a volta de percursos diametrais ao custo de uma tarifa.*
- c) substituir os veículos dos corredores com terminais (ex. de Barão) por ônibus com 3 portas.*
- d) - implantar o uso de micro ônibus para os horários fora de pico.*
- e) - Implantar um sistema de informações em todos os pontos de ônibus, que deverão possuir cobertura.*
- f) - Prioridade de asfalto nas vias por onde trafegam os coletivos.*
- g) - Dar cumprimento a todas as reivindicações acertadas nos acordos de trabalho dos condutores.*
- h) - Atualizar as pesquisas de origem/destino da cidade, propiciando a análise das necessidades de deslocamento, para a implantação das linha circulares, até hoje inexistentes em Campinas.*

A Prefeitura do PT dará prioridade ao transporte coletivo sobre pneus (ônibus) porque:

- a) - é de rápida implantação e expansão;*
- b) - o País detém a tecnologia de produção deste sistema.*
- c) - É um sistema que utiliza a estrutura viária existente dispensando gastos em obras civis;*
- d) - É de grande flexibilidade para alterações e adaptações.*

V - Comentários Finais

O PT entende que o planejamento dos transportes deve se dar em conjunto com uma série de medidas abrangendo todo um Planejamento Urbano. Não basta colocar mais ônibus indefinidamente, para satisfazer uma demanda que cresce muitas vezes de maneira imprópria. Exemplo disso é o deslocamento diário de milhares de estudantes da UNICAMP que carecem de moradia na região de Barão Geraldo.

O PT deverá fazer esforços conjuntos para que inúmeras viagens hoje realizadas deixem de ser necessárias, descentralizando os serviços de correio, de saúde e educação, incentivando a criação de áreas de compras nos bairros, agências bancárias, a exemplo do que vem ocorrendo em alguns pontos da cidade (Taquaral, V. Nova, V. Teixeira, Bonfim, Barão, Amoreiras).

Quanto ao reescalonamento do horário dos diversos setores econômicos da cidade, não é tarefa de fácil e imediata solução. Deverão estar envolvidos os Sindicatos afetados (comerciários, por ex.) e as entidades dos patrões.

Propondo a municipalização do transporte com a participação e controle popular uma vez que “*um serviço público não pode dar lucro*” e mais, “*sem acerto de interesses com o setor privado, ampliando seus lucros às custas da população*” e citando o exemplo da municipalização da Companhia Municipal de Transportes Coletivos - CMTC de São Paulo, onde as linhas rentáveis permanecem com os empresários, restando as deficitárias ao poder público, este discurso começa a mudar já em fevereiro. O boletim informativo do Partido dos Trabalhadores,⁴⁶ que trata da Administração Popular informava que, passada a euforia da vitória eleitoral, constatava-se uma grave crise financeira na Prefeitura: uma dívida de 120 milhões de cruzados novos e 82% da receita consumida apenas com a folha de pagamento, um déficit mensal de 2 milhões de cruzados novos e “*(...) faltam cerca de 200 ônibus para que o transporte funcione adequadamente.*” Desta situação decorrem alguns objetivos, entre eles o esclarecimento e a mobilização da população, a integração do Partido à Administração e “*criar condições para o estabelecimento de uma nova política tarifária (grifo meu) e o aprofundamento da política de austeridade no interior da Prefeitura*”

Porém o afrouxamento da proposta inicial fica evidente quando, no boletim de março⁴⁷ o secretário Jurandir Fernandes, autor da proposta na área de transportes é entrevistado. Agora ele descarta a reativação da EMDEC e sugere a criação da Empresa Municipal de Transportes - EMT; Para tanto propõe debates com os vereadores a partir de 16 de março e a contratação de uma equipe técnica para fazer um diagnóstico do sistema vigente dos gastos das empresas pela quilometragem das linhas, na perspectiva de se criar um processo denominado Sistema de Arrecadação Pública, onde a

⁴⁶ - Boletim Informativo Comunicação, ano I, n 0, fevereiro de 1989, p. 2. Editado pelo Pré-Núcleo da Comunicação do Partido dos Trabalhadores.

⁴⁷ - Boletim Informativo Comunicação, ano I, n, 1, fevereiro de 1989, p.2 Editado pelo Pré-Núcleo da Comunicação do Partido dos Trabalhadores.

EMT recolheria a receita e repassaria aos empresários na forma de pagamento por quilômetro rodado. Alertando sobre as dificuldades de implementar tal sistema o secretário afirma:

“um projeto desta dimensão não possui respostas imediatas. Nós iremos subsidiar o transporte, (grifo meu) porém se a receita for menor do que teremos que pagar aos empresários, vamos buscar outros recursos sem aumentar a tarifa.”

Até aqui nenhuma novidade com os governos anteriores: os empresários serão pagos, mesmo que com subsídios municipais retirados das verbas da saúde, educação, saneamento básico e outros. Não obstante, a preservação e a intocabilidade do capital privado dos empresários de transporte e a orientação para a política do setor ficam delineadas e se explicitam já nos primeiros meses de mandato, quando este novo governo cede ao imperativo do lucro e não à qualidade dos serviços prestados à população, no documento intitulado “*Termo de declaração e acordo*” onde se lê:

“Aos 14 dias de julho de 1989, o Prefeito Municipal de Campinas, Dr. Jacó Bittar, assessorado pelo Secretário de Transportes Dr. Jurandir F. Ribeiro Fernandes e pela Secretária de Negócios Jurídicos Dra. Ofélia Amorin Reinecke, e o Presidente da Associação das Empresas de Transporte Coletivo Urbano de Campinas - TRANSURC, Dr. Donato Gulin, assessorado pelos Drs. Neide Carichio⁴⁸ e Rui Ferreira Pires Sobrinho, declaram e acordam o seguinte:

1 - É compromisso do Prefeito de Campinas, do Secretário de Transportes e dos Empresários do Setor, representados por sua entidade, a TRANSURC. O aperfeiçoamento do serviço público municipal de transporte coletivo.

Ambas as partes, o Poder Municipal e o Setor Empresarial, reconhecem a essencialidade do transporte coletivo para a cidade. Não obstante este reconhecimento, é descabida a afirmação de que a Prefeitura tenha propósitos estatizantes, socializantes ou expropriatórios em termos de transporte urbano e que estariam prestes a materializar-se. (grifo meu)

⁴⁸ - A dra. Neide Carichio despontou anteriormente no topo da burocracia quando Magalhães Teixeira em seu primeiro governo promoveu duas alterações no secretariado, a nomeação desta advogada para a chefia da Secretaria de Negócios Jurídicos e do economista Manoel Moreira de Araújo Filho para a Secretaria de Administração, mudanças estas que criavam a Comissão Especial para Regularização das Leis dos Transportes. Em seu despacho o prefeito destaca a seriedade e dedicação de ambos na “defesa intransigente do interesse público”, quando criou as áreas de operação exclusiva na cidade (ver p. 16). O secretário Manoel Moreira reapareceria posteriormente na cena política nacional como um dos deputados federais denominados, pela imprensa, de “Anões do Orçamento”.

É intenção da Prefeitura, como declarado na imprensa, a implantação de uma empresa municipal que se responsabilize pelo gerenciamento do transporte e imponha padrão e racionalidade ao sistema(...)

O documento continua com a confissão de que a Prefeitura “*não analisou os serviços e tarifas de outros municípios mas fez um trabalho comparativo com os serviços e tarifas da Campinas*”, e na seqüência se compromete com a suspensão da intervenção na Viação Campos Gerais - VCG, além de ceder em dois outros pontos importantes: primeiro, ao estabelecer um aumento imediato na tarifa e agendar, antecipadamente, três novos reajustes para os dias 1º de agosto, 3 de setembro e 1º de outubro; segundo, ao também conceder isenção do Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza - ISSQN para o setor.

Criou-se também uma comissão mista, paritária composta pela SETRANSP e TRANSURC a fim de estabelecer os parâmetros da planilha de custos e decide-se que as tarifas serão fixadas com bases nas planilhas técnicas elaboradas pela SETRANSP, “*sempre com a participação obrigatória dos empresários ou seus representantes*”

Os membros desta comissão, de caráter permanente, pela SETRANSP são Keiji Kanashiro e José Lannes de Melo, ambos co-autores das “Teses”.

Descartado o programa de governo, a capitulação se deu com apenas seis meses de governo, e isto quando Administração e Partido caminhavam juntos.

No que tange ao controle público sobre a máquina administrativa, esta curta gestão, contrariou frontalmente o previsto nas “Teses” onde o eixo da proposta era a participação popular especialmente em seus itens 2, 6 e 11 da “Apresentação”, além de negar textualmente o que foi proposto no item II

“o controle popular é imprescindível em qualquer órgão público, seja ele responsável pelo transporte ou qualquer outra atividade essencial do cidadão. O PT deve portanto, levantar uma política de implementação do controle popular sobre os órgãos públicos municipais”

Quando Jurandir Fernandes foi demitido, ao final do nono mês de gestão, não havia qualquer registro de reclamações de usuários.⁴⁹ Este distanciamento do programa partidário será analisado na parte consagrada à estrutura e não aqui na abordagem da instituição jurídico-política.

Na primeira queda de braço entre Administração petista e empresários de ônibus, quando do “*lock-out*” praticado pelas empresas permissionárias a 10 de junho de 1989, a resposta da administração pública ocorreu no dia seguinte, através de intervenção na Viação Campos Gerais – VCG. Essa ação público-administrativa foi suspensa dias depois, obrigando o erário público a arcar com os compromissos e dívidas da empresa vencidos nos dias em que esta esteve sobre controle estatal (seguindo as normas jurídicas da intervenção), sem contudo acrescentar nenhuma melhoria ao sistema.

Em setembro de 1989 o secretário municipal de Transportes Jurandir Fernandes e seus assessores Keiji Kanashiro e Joaquim Lopes, através do “Documento da Equipe da Setransp” assumem a autoria e reafirmam a validade das propostas inseridas no bloco de transportes das “Teses do PT para Governar Campinas - 1989/92”, fazem um balanço de sua curta gestão e entregam seus cargos.⁵⁰

Foi neste período que tivemos os menores salários pagos aos condutores e o menor investimento de capital feito no sistema, até então.

Com o afastamento de Jurandir e sua equipe assume o novo secretário Laurindo Martins Junqueira. Em sua gestão dá-se uma série de iniciativas, entre elas a de maior impacto: a criação do denominado “Passe Popular” que nada mais é do que a cobrança acima do custo real da viagem, gerando um superávit que subsidia o Passe Popular.⁵¹ Esta diferença, a mais, é deslocada para o

⁴⁹ - Sobre a ausência de registro no atendimento devemos considerar que o usuário do sistema constitui a maior base eleitoral do P.T. em Campinas. Constatamos assim, na fase inicial desta Administração, uma traição ao plano de governo expresso nas citadas “Teses do P.T. para governar Campinas, 1989/1992” no que tange às expectativas do usuário de transporte e principalmente à própria origem do Partido dos Trabalhadores e ao seu eleitorado.

⁵⁰ - Esta foi a primeira crise entre Administração e Partido. A questão seria o primeiro ponto da pauta da reunião do diretório municipal de 5 de agosto de 1989 onde também seria discutido um problema menor: a disputa pela indicação do presidente da Superintendência de Água e Esgoto S.A. - SANASA, uma autarquia municipal. Porém, como na ata nada consta sobre a SETRANSP, ficamos autorizados a supor que ou essa questão não sensibilizava o Partido ou a saída do titular e equipe não alteraria o cotidiano da área. Para discutir a superintendência do outro órgão exclui-se da pauta, além da discussão sobre o orçamento municipal, a crise nos transportes.

⁵¹ Essa simples equação evita o subsídio público e reduziu para apenas 12,5%, em janeiro de 1991, o percentual de passageiros que pagavam a tarifa integral em dinheiro na catraca. Esses passageiros são agora considerados, não ativos do sistema. Ver Sanches, Cláudio A. “Quem tem medo do Passe Popular?” Campinas, P.M.C. 1991, mimeo, p. 4

Vale Transporte (esse custeado pela classe patronal) e para o valor da tarifa na catraca (paga por eventuais usuários, não cativos do sistema).

Com esta novidade em fevereiro de 1991, para uma tarifa nominal de Cr\$ 125,00, 88% dos usuários pagavam no máximo Cr\$69,00 (valor do “Passe Popular”) sendo que 28% pagaram menos, considerando que recebem o Vale Transporte do empregador com desconto máximo de 6% sobre o salário, sendo comum este vale ser fornecido gratuitamente.

O “Passe Popular” teve um desdobramento imprevisto. No auge de sua aceitação permitiu à administração pública arrecadar cerca de 90% de toda receita do sistema de transporte, até então totalmente em mãos da TRANSURC, a associação patronal.

PASSE POPULAR
Evolução Mensal da Quantidade Vendida - Milhares
Set/89 a Mar/91

Meses/Anos	1989	1990	1991
Janeiro	-	3.206	8.069
Fevereiro	-	4.112	8.491
março	-	6.797	7.199
abril	-	5.020	-
maio *	-	-	-
junho	-	8.167	-
julho	-	6.936	-
Agosto	-	6.329	-
Setembro	304	6.816	-
Outubro	1.612	8.874	-
Novembro	2.294	7.978	-
Dezembro	3.076	8.109	-

Fonte: Sanchez, C.A. "Quem tem medo do Passe Popular?." 1991 mimeo, p.05.

- Em maio de 1990 não houve a comercialização do Passe Popular em virtude de liminar proibitiva, impreterada pela vereadora Célia Leão do PSDB.

Para esclarecer melhor o gráfico anterior, é necessário dizer, inicialmente, que ao ser criado em setembro de 1989, o Passe Popular foi comercializado pelas empresas permissionárias, assim como

todos os demais tipos de passes.⁵² Estas somente devolveram à Administração essa prerrogativa temendo as possíveis transformações econômicas advindas da posse do novo presidente da República, Fernando Collor.

A partir de março de 1990, a Prefeitura assume a comercialização dos passes cuja venda, contrariando a expectativa empresarial, cresce progressivamente; o resultado é que ao assumir a venda dos passes, a "Administração Popular" consegue, já em 1990, arrecadar e administrar 80% da receita do sistema, o que lhe permite um maior controle e a pressão econômica sobre os empresários de ônibus.

O passe popular - vendido em quarenta postos - custava no máximo 50% do valor da tarifa na catraca e esta receita antecipada, antes de ser repassada aos empresários era aplicada no mercado financeiro onde, além de juros rendiam a chamada reciprocidade bancária. Isto é, o banco que pagava as melhores taxas de aplicação ainda podia - diante do grande volume de capital aplicado - dar em contrapartida uma remuneração não oficial, o conhecido "por fora".

Originalmente, esta vantagem em 1990 é administrada e contabilizada na EMDEC e se converte em 40 milhões de fichas magnéticas, micro computadores, vinte abrigos, ambulância para o trânsito, veículos para fiscalização etc. Não há registro deste expediente na Administração seguinte. Na tabela seguinte temos a relação entre algumas tarifas nacionais e o "Passe Popular".

⁵² - Desde seu início a responsabilidade pela confecção e distribuição dos passes foi das permissionárias, o que lhes permitiu um controle perverso sobre a venda e os custos. Alegando altos custos de impressão devido o risco de falsificação, os empresários repassavam estes custos à tarifa e pior, pelo mesmo argumento trocavam mensalmente as cores, o que provocava o encalhe e a conseqüente perda de um número considerável de bilhetes nas mãos dos trabalhadores. Também dificultavam a distribuição dos passes com desconto ao operarem com poucos pontos de vendas e diminuto número de funcionários, além de dificultarem o cadastramento e a posterior emissão das carteiras aos idosos e aos estudantes. Ao assumir o controle da distribuição, a Administração implementou as fichas magnéticas de validade permanente e facilitou sobremaneira a emissão dos documentos que dão direito à gratuidade e aos descontos. O governo seguinte, ao devolver o controle aos empresários permitiu a volta ao antigo sistema.

**COMPARATIVO DAS TARIFAS PRATICADAS NAS
CAPITAIS E CIDADES DE MÉDIO/GRANDE PORTE
FEV/91 - Cr\$ Correntes**

CIDADES	TARIFAS	CIDADES	TARIFAS
Brasília	140,00	Manaus	75,00
Sorocaba	100,00	Porto Velho	70,00
Rib. Preto	80,00	Rio Branco	70,00
S.J. Campos	80,00	Guarapari	70,00
Salvador	75,00	Cubatão	70,00
Osasco	75,00	Campinas	69,00*

* Em Campinas, valor do Passe Popular.

Fonte: Sanchez, C.A. op.cit. pg. 05

Como esta metodologia satisfizes plenamente suas expectativas, os empresários repassaram integralmente o salário previsto na planilha tarifária atendendo assim uma das principais bandeiras de luta do Sindicato dos Condutores: estabelecer a equiparação salarial com a capital de São Paulo.

O controle da quase totalidade da arrecadação pelo Estado, teve como decorrência novos avanços, como o "Passe Passeio" que libera a catraca gratuitamente, em domingos alternados, de todo o sistema. A respeito deste passe, um de seus idealizadores afirma:

"Com relação ao Passe Passeio, a coerência da Administração Popular de Campinas continua entendendo que o lazer nada mais é que a recomposição de força de trabalho e que, portanto, também deve ser custeado pelo capital. Isto se fez no cálculo tarifário, quando agregamos o custo operacional da frota adicional dos domingos de tarifa grátis ao custo do Vale Transporte (não do Passe Popular), resgatando a cidade para a população mais carente, o que além de socialmente correto, é matematicamente inteligente, uma vez que os custos de capital da frota ociosa do domingo tarifado já estão pagos".⁵³

**SALÁRIOS PRATICADOS NA CAPITAIS E CIDADES DE MÉDIO/GRANDE PORTE DAS
REGIÕES METROPOLITANAS**

FEV/91 - Cr\$ Correntes

CIDADES	MOTORISTA	COBRADOR
Campinas	91.602,16	52.876,48
Boa Vista	75.000,00	35.000,00
Campo Grande	54.420,00	35.280,00
Curitiba	70.000,00	42.000,00
Recife	63.000,00	34.342,10
Rio de Janeiro	87.191,46	48.149,65
Aracaju	43.500,00	23.042,00
Belém	49.577,75	27.091,13
Belo Horizonte	62.000,00	27.659,02
Brasília	61.467,93	31.470,93
Cuiabá	42.000,00	23.000,00
Florianópolis	33.000,00	18.315,00
Fortaleza	50.641,00	29.020,65

Levantamento feito a 2/7/91
Fonte: Sanchez, C.A. op.cit. p. 5

A população que aderiu maciçamente a implementação do “Passe Popular” também aprova o “Passe Passeio”, registrando-se edições com até 750.000 deslocamentos contra 250.000 viagens de qualquer dia útil normal.

Facilitado o acesso ao lazer, a população ocupa as praças, bosques e equipamentos públicos. Aumenta sobremaneira o número de pessoas nos estádios de futebol, cinemas, praças de esportes ou simplesmente passeando pela cidade, especialmente pelo seu centro, que grande parte de seus conterrâneos desconhecia. Os antes seletos espaços públicos, ganharam um novo perfil com sua ocupação massiva.

Nota-se uma enorme participação de crianças entre as famílias de usuários que se deslocam para visitas, além de grupos religiosos, escolas, times de futebol, enfim, parodiando Ghon o pobres cruzam o outro lado da Via Anhanguera. O que demonstra que o custo proibitivo do transporte coletivo urbano obriga que os trabalhadores só se utilizem dele para a venda de sua força de trabalho, e não há absolutamente nenhuma orientação empresarial para abrigar esta enorme

⁵³ - Sanches, C. A. ... op. citada. p. 05

demanda reprimida e, igualmente o administração pública não se interessa por esta faceta social do transporte, não intervindo, embora seja o poder concedente, para solucionar esta visível carência.

Neste período a Prefeitura obtém junto ao BNDES uma linha de crédito que permite às empresas renovarem seus ônibus e a idade média da frota cai de 6,4 para 3,5 anos no período de janeiro de 89 a janeiro de 91 (sem considerar o envelhecimento vegetativo de 2 anos), o que significa substituir por ônibus novos 66% da frota de Campinas.

Como a renovação se fez substituindo ônibus de menor capacidade de lotação por modelos *padron* de três portas e alguns ônibus articulados (duas carroçarias interligadas por sanfonas), a oferta de lugares aumentou de janeiro de 1990 a janeiro de 1991 em 28%, elevando-se de 30.551 para 39.000 lugares.

Isto se deve exclusivamente pelo fato de ocorrer no período, o retorno à anterior supremacia unilateral que privilegia apenas os interesses empresariais pois, embora o sindicato patronal não tenha recuperado o controle da arrecadação do sistema, preservou-se integralmente a ótica empresarial que determina as relações do setor: lucra-se pelo montante do capital investido e não pelo serviço prestado à população. Dois aspectos comprovam esta nova fase: primeiro a renovação descontrolada e agora desnecessária da frota.

O exemplo da Transportes Urbanos Campinas - TUCA é esclarecedor: de uma frota recentemente renovada com idade média de três anos, aproveita-se a empresa dos mecanismos de remuneração existentes que privilegiam o retorno sobre o capital investido e as facilidades de crédito obtido pela Administração junto ao BNDES - crédito este de longo prazo, subsidiado e com carência de um ano para início do pagamento - e se permite uma nova renovação, que lhe confere uma posição peculiar: sua frota alcança a idade média de seis meses, 50% dos carros com um ano de uso e a outra metade, zero km.

Além de desnecessária, esta renovação não amplia a oferta de carros ou assentos; além de aumentar consideravelmente o custo fixo do investimento que é repassado ao usuário através da elevação da tarifa.

O segundo aspecto é o afrouxamento do controle, já que as empresas não são monitoradas, nem multadas e a prestação de serviços se deteriora com a complacência do Estado. Isto é sentido pelo público e acusado através de suas reclamações:

<i>Pedido de criação ou remanejamento de ponto de ônibus....</i>	<i>42 pedidos</i>
<i>Pedido de fiscalização: não cumprimento Ordem Serviço....</i>	<i>40 pedidos</i>
<i>Solicitação de alteração de itinerário.....</i>	<i>38 pedidos</i>
<i>Pedidos de implantação ou remanejamento de abrigos.....</i>	<i>35 pedidos</i>
<i>Pedidos de implantação de sinalização.....</i>	<i>33 pedidos</i>
<i>Reclamação de maltratos a usuários.....</i>	<i>28 pedidos</i>
<i>Solicitação de implantação de redutores de velocidade.....</i>	<i>28 pedidos</i>
<i>Reclamação de não observação de pontos de parada.....</i>	<i>24 pedidos</i>

Fonte: Setor de Ação Comunitária - SAC/SETRANSP - março de 1992

Observa-se que a população não exige aumento de frota, construção de terminais ou ônibus novos, que demandariam altos investimentos, mas sim a solução de problemas que podem ser facilmente atendidos, não estivesse a instituição a serviço do capital. Uma fiscalização rigorosa e um eficiente controle, além da aplicação de multas e penalidades, obrigariam as empresas a cumprir com mais eficácia suas determinações legais, previamente estabelecidas pelo contrato entre as partes (poder concedente e permissionárias).

Ainda que os empresários nunca se disponham a reduzir sua taxa de lucro, o atendimento destas reivindicações implicaria num irrisório aumento nos custos, seja na operação para se obter maior eficiência, seja no treinamento de pessoal para se obter um melhor atendimento. Mas como o empresário, sob a proteção da instituição jurídico-política do Estado burguês, é pago pelo volume do estoque de capital e não pela qualidade dos serviços, acaba materializando a deficiência do atendimento à população.

Na esteira do “*Passe Passeio*”, gratuidade em domingos alternados, com a mesma metodologia de custo implementa-se o “*Passe Vacina*” que é a gratuidade nos dias de vacinação e o “*Passe Eleitor*” igualmente catraca franqueada nos dias de eleição.

Entra em operação o Circular Gratuito, conhecido como “*Bola Azul*” que percorre a região central atendendo principalmente os grandes hospitais, Prefeitura, correios, bancos, escolas, estação rodoviária, terminais de ônibus e o comércio do centro; apesar de seu enorme sucesso essa nova linha é um paliativo na tentativa de suprir a falha estrutural do sistema: os ônibus não cruzam a cidade, as linhas são radiais, isto é, bairro/centro em virtude de ainda vigorarem as áreas de operações exclusivas que impedem, jurídica e institucionalmente, a criação de linhas diametrais.

Neste período são substituídas as duas piores empresas da cidade, a Viação Campos Gerais - VCG,⁵⁴ e a Transportes Urbanos Campina Grande - TUGRAN⁵⁵, esta mantida sob intervenção municipal, dá origem a Empresa Pública de Transportes⁵⁶ a partir da reativação da Empresa de Desenvolvimento de Campinas - EMDEC.⁵⁷

Já como operadora, a EMDEC eleva o cumprimento das viagens programadas de 65% - quando nas mãos da iniciativa privada - para 96% e, através da redistribuição do percurso e do reescalonamento de horários, aumenta em 25% a oferta de lugares. A Empresa Pública aumentou em 83% o número de viagens e o número de passageiros transportados. Além de um acréscimo de 93,2% na quilometragem rodada. De 29 apedrejamentos de ônibus em 1990, ocorrem quatro nos seis primeiros meses de 1991.⁵⁸

A proposta mais ousada da administração petista foi o Projeto do Veículo Leve sobre Trilhos - VLT um trem mais leve, de superfície, semelhante a um metrô o qual, projetado sobre os trilhos desativados do complexo ferroviário de Campinas, é traçado para operar no eixo Norte-Sul.

⁵⁴ - Decreto D.O.M. 13.Junho.1990 - Quando foi revogada sua Permissão constatou-se que sua frota estava a mais de um ano sem manutenção. Esta empresa pertence ao presidente da TRANSURC - Associação dos Empresários de Ônibus de Campinas.

⁵⁵ - A TUGRAN, ao sofrer intervenção pública a 13/02/90, trafegava com apenas 16 dos 44 ônibus exigidos para o cumprimento das Ordens de Serviço; Destes 16 carros, 10 tinham o chassi trincado, o que colocava em risco permanente a população usuária da região.

⁵⁶ - Decreto 10.357 do D.O.M. de 22 de Janeiro de 1991. Revoga a TUGRAN e cria a EMDEC Operadora.

⁵⁷ - Esta reativação foi descartada no início do governo petista pelo Secretário Jurandir Fernandes. Jornal Comunicação, Ano I, número 01 - PT Campinas, Março de 1989.

⁵⁸ - Revista “Campinas: Uma Nova Política de Transportes, PMC, 1990

A escolha da primeira rota Centro-Campos Eliseos é justificada pelo perfil sócio-econômico da região com renda menor que cinco salários mínimos e também da maior concentração populacional do município.

Outras justificativas para esta escolha foram: a implantação de um conjunto habitacional, a vila União com 60 mil novas moradias, a criação de um novo distrito industrial na região, além de ali se localizarem o Aeroporto Internacional de Viracopos e outros grandes conjuntos residenciais.

Seu primeiro trecho foi inaugurado em março de 1990. A rota Centro-Campos Eliseos (parcialmente concluída) operou deficitariamente até 1994, quando foi desativada pelo prefeito Magalhães Teixeira.

Esta obra é objeto de ação popular do próprio vice-prefeito petista, contra o prefeito Jacó Bittar e o governo do Estado sob acusação de superfaturamento.

Possivelmente na esteira do *lock-out* é aprovada, ao final de 1990, a Taxa Transporte, que prevê uma arrecadação de cinco milhões de dólares para 1991.⁵⁹

Para o atendimento aos usuários consolida-se Setor de Ação Comunitária - SAC, com uma nova metodologia de trabalho, o qual analisaremos nas relações da burocracia com os movimentos populares.

Outras medidas são: a Câmara de Compensação Tarifária - que é uma forma de manter a tarifa única para todos, independente do trajeto percorrido -, a inauguração do Terminal Campo Grande, a colocação de 60 novos abrigos e a implantação da Central de Controle Operacional - CCO visando priorizar a fluidez do transporte coletivo.

Também é assinado um convênio com o governo do Estado que autoriza a municipalização das multas de trânsito, cujo total arrecadado deve ser aplicado na melhoria da circulação do trânsito.

⁵⁹ - Taxa a ser cobrada de 25% das empresas de Campinas que empregam mais de nove funcionários. Estes recursos devem ser investidos na infraestrutura viária: asfaltamento de itinerários, construção de terminais, equipamentos de segurança no trânsito, entre outros. As pequenas empresas classificadas pelo número de empregados menor que 9, estão isentas de qualquer taxa, enquanto que as grandes empresas praticamente não gozam de nenhuma. Sua cobrança, depois de aprovada na Câmara Municipal, foi suspensa na Justiça Comum, pela bancada do PSDB, sob o pretexto de ilegalidade. Importante destacar que esta forma de captação de recursos não incide sobre os trabalhadores que dependem do sistema de transportes.

Em 1991 é criada a Gerência de Desenvolvimento de Recursos Humanos - GDRH - que obriga todos os motoristas e cobradores do sistema, através de treinamento, a aprimorar suas relações com os usuários, recebendo aulas de direção defensiva e de primeiros socorros etc.

Em 1992, o desempenho na área de transporte coletivo, que havia se destacado nos anos 90 e 91, sendo considerado o carro chefe da Administração - os índices das pesquisas do Instituto DataFolha indicavam um grande percentual de bom e ótimo - começa a declinar. O "Passe Popular" que atingiu seus melhores índices de utilização em 1991 passa agora a ter sua relação proporcional com o preço de catraca reduzida progressivamente.

Uma pesquisa daquele mesmo Instituto de julho de 1991⁶⁰ colocava a conservação de ruas e avenidas como principal problema, seguido pelas reclamações na área da saúde. Exatamente um ano após outra pesquisa desta empresa⁶¹ colocou o transporte coletivo como o principal problema a ser resolvido pela nova administração, seguido da conservação das vias públicas.

Outra realização desta gestão é a criação da Empresa Municipal de Transportes Urbanos de Campinas - EMTUC frustrada na origem por uma emenda da bancada do PSDB⁶² que limita sua frota no máximo em 10% do total de veículos do sistema. Esta proposta, aprovada, inibe qualquer perspectiva de crescimento da empresa pública, impedindo que intervenha na operação das demais empresas, preservando o caráter privado do sistema. O mesmo impedimento ocorreria posteriormente, por ocasião do surgimento do transporte alternativo por peruas, quando estas teriam seu raio de ação reduzido ao se estabelecer um número limitado de veículos e, principalmente pela imposição do mesmo itinerário das linhas de ônibus, preservando assim as AOE's.

Estas AOE's seriam proibidas pela Lei 7012 de 2 de junho de 1992, logo depois revogada no governo Magalhães Teixeira sem ter sido sequer normatizada por Jacó Bittar.

Esta Lei, além de seu alcance social, teria respaldo nos termos da Lei Orgânica do Município, que cumpre uma prerrogativa constitucional dada aos municípios: o artigo 30 da Constituição, nos atributos que competem ao município, que assinala em seu parágrafo V *"organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão, os serviços públicos de interesse local, incluindo o de transporte coletivo que tem caráter essencial"*.

⁶⁰ - Pesquisa Data Folha. Jornal Folha de São Paulo de 14 de julho de 1991.

Com a estrutura jurídico-política do Estado capitalista visivelmente comprometida com os interesses da classe empresarial, o cumprimento desta lei só se efetivará pela ação dos grupos de pressão através dos movimentos populares, partidos políticos, sindicatos etc.

Esta administração encerra com as Áreas de Operações Exclusivas preservadas e a novidade é a inclusão da EMDEC como operadora do sistema.

Anexo II: A legislação deste período

- Portaria 22/89 publicada no DOM n. 4688 de 18 de março de 1989 que regulamenta a coleta do relatório diário de passageiros. (encerrante único).
- Lei n. 6044 de 11 de abril de 1989 que dispõe sobre a isenção do pagamento do transporte coletivo urbano concedida ao idoso, ao portador de deficiências e ao aposentado por invalidez e dá outras providências.
- Decreto 9823 de 12 de maio de 1989 que dispõe sobre transporte por meio de lotação.
- Decreto 9828 de 23 de maio de 1989 que dispõe sobre o sistema municipal de passes para transporte coletivo de passageiros por ônibus.
- Decreto 9830 de 23 de maio de 1989 que dispõe sobre reajuste de tarifas de transporte coletivo urbano.
- Decreto 9835 de 5 de junho de 1989 que dispõe sobre preço público devido pelas permissionárias do STUCC.
- Decreto 9850 de 10 de julho de 1989 que dispõe sobre reajuste de tarifas de transporte coletivo urbano de passageiros.
- Decreto 9851 publicado no DOM n. 4763 de 11 de julho de 1989 que dispõe sobre intervenção na Viação Campos Geraes devido a interrupção dos serviços de transporte coletivo a seu cargo.
- Portaria 087/89 publicada no DOM n. 4763 de 11 de julho de 1989 que nomeia os membros constituintes na intervenção na V.C.G. (Keiji, Joaquim Lopes, Allair e Roberto Cordeiro)
- Decreto 9855/6 publicado no DOM de 13 de julho de 1989 que dispõe sobre crédito de CZ\$ 2 milhões para intervenção na Viação Campos Gerais - V.C.G.
- Decreto 9858 de 14 de julho de 1989 que dispõe sobre reajuste de tarifas do STUCC.
- Decreto 9881 publicado no DOM n. 4784 de 9 de agosto de 1989 que revoga o decreto 9851 de 10 de julho de 1989 que dispõe sobre a intervenção na Viação Campos Gerais.

⁶¹ - Jornal Folha de São Paulo de 21 de Junho de 1992, Caderno 11, p. 03.

⁶² - Emenda proposta pelo vereador Salvador Zimbaldi em nome da bancada do PSDB.

- Decreto 9883 publicado no DOM n. 4784 de 9 de agosto de 1989 que declara estado de calamidade pública no município devido as paralisações (lock-out) efetuado pelas empresas de ônibus a partir de 8 de agosto de 1989.
- Decreto 9885 de 9 de agosto de 1989 que dispõe sobre a abertura de crédito adicional extraordinário de NCZS 3.000.000,00 (três milhões de cruzados novos).
- Decreto 9886 publicado no DOM n. 4785 de 10 de agosto de 1989 que autoriza a SETRANSP requisitar serviços e bens particulares necessários a prestação de serviço da população.
- Decreto 9887 publicado no DOM n. 4785 de 10 de agosto de 1989 que autoriza a prestação por particulares do serviço de transporte por meio do serviço de lotação.
- Decreto 9888 de 9 de agosto de 1989 que dispõe sobre reajuste de tarifas do transporte coletivo urbano.
- Decreto 9890 publicado no DOM n. 4787 de 12 de agosto de 1989 que autoriza as empresas de fretamento, turismo e transporte intermunicipal de passageiro a operar no STUCC cobrando tarifas vigentes até a normalização do serviço.
- Decreto 9891 publicado no DOM n. 4787 de 12 de agosto de 1989 que dispõe sobre o horário de funcionamento dos estabelecimentos comerciais em virtude do estado de calamidade pública. Novos horários das 9:00 às 19:00 hs.
- Decreto 9898 publicado no DOM n. 4791 de 17 de agosto de 1989 que revogam os decretos de calamidade pública.
- Decreto 9899 de 18 de agosto de 1989 que dispõe sobre reajuste de tarifas do transporte coletivo urbano de passageiros.
- Decreto 9916 de 9 de setembro de 1989 dispõe sobre reajuste de tarifas do transporte coletivo urbano de passageiros.
- Decreto 9918 de 11 de setembro de 1989 que dispõe sobre tarifa de transporte coletivo urbano de passageiros.
- Decreto 9923 de 15 de setembro de 1989 que dispõe sobre a validade dos passes do STUCC.
- Decreto 9933 de 29 de setembro de 1989 que dispõe sobre os reajustes da tarifa do STUCC.
- Decreto 9940 de 6 de outubro de 1989 que dispõe sobre o prazo de validade dos passes e dispensa a complementação do passe comum.
- Lei 6107 de 23 de outubro de 1989, processo n. 48980 que proíbe a complementação do preço da tarifa no STUCC.
- Decreto 9967 de 30 de outubro de 1989 que dá novo regulamento à Lei 5211 de 19 de janeiro de 1982 que autoriza o Executivo subsidiar em até 40% do respectivo preço atual, a tarifa de transporte coletivo urbano.
- Decreto 9969 de 1 de novembro de 1989 que dispõe sobre reajustes de tarifas do STUCC.
- Lei 6112 de 6 de novembro de 1989, processo n. 48397 que autoriza a venda de passes do STUCC nas administrações regionais.
- Decreto 9981 de 14 de novembro de 1989 que regulamenta a lei 6044 de 11 de abril de 1989 que dispõe sobre a isenção do pagamento do transporte coletivo urbano concedida ao idoso, ao portador de deficiências e ao aposentado por invalidez.
- Decreto 10005 publicado no DOM n. 4860 de 28 de novembro de 1989 que libera devido a greve dos motoristas e cobradores do STUCC, os serviços particulares de lotação.

- Decreto 10007 de 27 de novembro de 1989 que dispõe sobre a venda e a validade do vale transporte.
- Decreto 10015 de 1 de dezembro de 1989 que dispõe sobre reajuste de tarifas do STUCC.
- Decreto 10016 de 1 de dezembro de 1989 que estabelece novo valor para o passe-troco.
- Lei 6132 de 5 de dezembro de 1989 que autoriza o Executivo a subsidiar em 50% do respectivo preço, a tarifa do STUCC.
- Decreto 10042 de 26 de dezembro de 1989 que dispõe sobre venda de passe comum com desconto.
- Decreto 10047 de 29 de dezembro de 1989 que dispõe sobre reajustes nas tarifas do STUCC.
- Lei 6168 de 8 de janeiro de 1990, processo n. 48674 que isenta de pagamento da tarifa os aposentados e pensionistas no dia do recebimento de seus benefícios
- Decreto 10068 publicado no DOM n. 4899 de 25 de janeiro de 1990 que libera, devido a greve dos motoristas e cobradores do STUCC, os serviços particulares de lotação.
- Decreto 10071 de 31 de janeiro de 1990 que dispõe sobre reajustes de tarifas do STUCC.
- Lei 6174 de 13 de fevereiro de 1990, processo n. 49232 que dispõe sobre o uso de ônibus aos maiores de 65 anos.
- Decreto 10079 publicado no DOM n.4912 de 13 de fevereiro de 1990 que autoriza a intervenção na viação Transportes Urbanos Campina Grande -Tugran
- Decreto 10083 publicado no DOM n. 4913 de 14 de fevereiro de 1990 que dispõe abertura de crédito adicional de CZ\$ 14 milhões para sustentar a intervenção na Tugran.
- Portaria 018/90 publicada no DOM n. 4912 de 13 de fevereiro de 1990 que nomeia membros interventores na Transportes Urbanos Campina Grande - TUGRAN.
- Decreto 10089 de 21 de fevereiro de 1990 que institui comissão encarregada de realizar estudos para viabilizar a realização de consulta à população sobre a criação da empresa municipal de transportes de Campinas.
- Decreto 10090 de 2 de março de 1990 que dispõe sobre reajuste de tarifas do STUCC.
- Decreto 10093 de 6 de março de 1990 que dispõe sobre a emissão e comercialização de passes do sistema de passageiros.
- Decreto 10185 publicado no DOM n. 5013 de 13 de julho de 1990 que revoga o decreto-lei 9529 de 10 de junho de 1988, revogando a permissão de exploração do serviço de transporte coletivo urbano da viação Campos Gerais - VCG - que explorava a área de operação exclusiva 02 (área Nordeste).
- Portaria 23075 publicada no DOM n. 4939 de 24 de março de 1990 que nomeia os membros da comissão do terminal intermodal de passageiros.
- Lei 6228 de 6 de junho de 1990 que dispõe sobre publicidade interna e externa em veículos vinculados ao STUCC.
- Lei 6256 de 15 de agosto de 1990 que dispõe sobre o pagamento de tarifas por estudantes no município de Campinas.
- Decreto 10260 de 5 de outubro de 1990 que dispõe sobre reajuste de tarifas do STUCC.

- Portaria 001/90 publicada no DOM n. 5078 de 16 de outubro de 1990 que cria comissão de sindicância para apurar falta de numerário e alteração de encerrantes na intervenção na Tugran.
- Decreto 10278 de 1 de novembro de 1990 que dispõe sobre reajuste de tarifas do STUCC.
- Decreto 10295 de 16 de novembro de 1990 que dispõe sobre a criação do “Passe Passeio”.
- Decreto 10307 de 30 de novembro de 1990 que dispõe sobre reajuste de tarifas do STUCC.
- Decreto 10319 de 5 de dezembro de 1990 que dispõe sobre o “Passe Passeio” para os usuários do STUCC.
- Decreto 10321 de 7 de dezembro de 1990 que altera a redação do decreto 7204 de 17 de julho de 1982 que aprova a consolidação dos regulamentos da lei 4742 de 25 de outubro de 1990 e dá outras providências.
- Lei 6363 publicada no DOM n. 5127 de 27 de dezembro de 1990 que institui a Taxa Transporte cujo fato gerador e a utilização efetiva é o potencial do serviço de manutenção e conservação do transporte coletivo municipal e cria o Conselho Municipal de Transportes.
- Decreto 10342 de 28 de dezembro de 1990 que dispõe sobre reajuste de tarifas do STUCC.
- Decreto 10343 de 29 de dezembro de 1990 que dispõe sobre o “Passe Passeio” para usuários do STUCC.
- Lei 6375 de 04 de janeiro de 1991 dispõe sobre obrigações, infrações, penalidades e recursos relativo ao STUCC.
- Decreto 10356 publicado no DOM n. 5145 de 22 de janeiro de 1991 que dispõe sobre a suspensão da intervenção na TUGRAN que devolve ao poder público todas as linhas permissionadas pela SETRANSP e que não fará juz à indenização.
- Decreto 10357 publicado no DOM n. 5145 de 22 de janeiro de 1991 que revoga o decreto-lei 9759 de 29 de dezembro de 1988, retirando a permissão de exploração de serviços de transporte coletivo urbano de Campinas da empresa Transportes Urbanos Campina Grande - TUGRAN - que explorava a área de operação exclusiva 05 (área Sudoeste) e outorga permissão onerosa à EMDEC para substituí-la na mesma região (Campo Grande).
- Decreto 10360 de 24 de janeiro de 1991 que implanta o “Passe Especial” nos dias 25, 26, 27 e 28 de janeiro de 1991.
- Decreto 10366 de 31 de janeiro de 1991 que dispõe sobre reajuste nas tarifas do STUCC.
- Decreto 10371 de 7 de fevereiro de 1991 que dispõe sobre o “Passe Passeio” para os usuários do STUCC.
- Decreto 10385 de 7 de março de 1991 que dispõe sobre a venda de passe popular e dá outras providências.
- Lei 6417 de 20 de março de 1991, processo n. 54675 que altera a lei 6375 sobre penalidades impostas às empresas que cometerem infrações consideradas médias e pesadas e recursos relativos ao STUCC.
- Decreto 10396 publicado no DOM n. 5193 de 27 de março de 1991 que especifica a forma de pagamento da taxa transporte e nomeia representantes do Conselho Municipal de Transportes com 13 entidades.
- Decreto 10403 de 5 de abril de 1992 que dispõe sobre venda do passe popular e do benefício do “passe passeio”.
- Decreto 10415 de 25 de abril de 1991 que altera a redação do decreto 7204 de 17 de junho de 1982, aprova a consolidação dos regulamentos da lei 4742 de 25 de outubro de 1977 e dá outras providências.

- Decreto 10420 de 30 de abril de 1991 que dispõe sobre reajuste de tarifas do STUCC.
- Decreto 10427 de 8 de maio de 1991 que dispõe sobre o “passe passeio” aos usuários do STUCC,
- Decreto 10433 de 09 de maio de 1991 que dá nova redação ao artigo 5 do decreto 10420 de 2 de maio de 1991.
- Lei 6479 de 22 de maio de 1991 que dá nova redação ao inciso I, do artigo 1 da lei 6044 de 11 de abril de 1989 que dispõe sobre a isenção do pagamento da tarifa concebida ao idoso, ao portador de deficiência física e do aposentado por invalidez.
- Decreto 10459 de 3 de junho de 1991 que dispõe sobre o período da venda de passe popular e prazo de validade dos passes em vigência.
- Decreto 10462 de 6 de junho de 1991 que dispõe sobre o passe passeio para usuários do STUCC.
- Decreto 10468 de 12 de junho de 1991 que dispõe sobre o “Passe Vacina” para usuários do STUCC.
- Lei 6524 de 13 de junho de 1991 que acrescenta inciso ao artigo 1 da lei 6044 que trata da isenção de idosos, etc.
- Decreto 10487 de 28 de junho de 1991 que dispõe sobre reajuste de tarifas do STUCC.
- Decreto 10492 de 5 de julho de 1991 que dispõe sobre o “Passe Passeio” para os usuários do STUCC.
- Lei 6561 publicada no DOM n. 5266 de 10 de julho de 1991 que obriga a PMC a promover aos motoristas e cobradores do STUCC cursos de relações humanas, primeiros socorros, sistema de tráfego e de trânsito. Determina periodicidade e o tempo de cada curso.
- Decreto 10512 de 26 de julho de 1991 que estabelece novos valores para o “Passe Troco”.
- Lei 6539 de 28 de julho de 1991 que dispõe sobre a instalação de pontos de ônibus urbanos junto a shoppings-centers, lojas de departamento e supermercados.
- Decreto 10516 de 31 de julho de 1991 que dispõe sobre reajuste de tarifas do STUCC.
- Decreto 10525 de 8 de agosto de 1991 que dispõe sobre reajuste de tarifas do STUCC.
- Lei 6580 publicada no DOM n. 5288 de 9 de agosto de 1991 que concede isenção e remissão dos créditos tributários de ISSQN às permissionárias do STUCC. Atrela à isenção o rebaixamento da tarifa.
- Decreto 10547 de 27 de agosto de 1991 que dispõe sobre o “Passe Vacina” para os usuários do STUCC.
- Decreto 10552 de 30 de agosto de 1991 que dispõe sobre a programação do “Passe Passeio” para usuários do STUCC.
- Decreto 10553 de 30 de agosto de 1991 que estabelece os valores das tarifas às permissionárias do STUCC.
- Lei 6600 publicada no DOM n. 5311 de 12 de setembro de 1991 que regulamenta o sistema de transportes urbanos e de passageiros, cria a EMTUC e dá outras providências.
- Decreto 10578 de 30 de setembro de 1991 decreta valores das tarifas a serem cobradas pelas permissionárias do STUCC.
- Lei 6650 de 1 de outubro de 1991, processo n. 58502 que dispõe sobre a competência do Executivo de fornecer passes ao IBGE.

- Lei 6658 de 9 de outubro de 1991, processo n. 58036 que altera a lei 6417 de 20 de março de 1991, que alterou a lei 6375, que dispõe sobre obrigações, infrações, penalidades e recursos relativos ao STUCC.
- Decreto 10583 publicado no DOM n. 5331 de 9 de outubro de 1991 que libera transportes particulares de lotação devido à greve dos motoristas e cobradores do STUCC.
- Lei 6665 de 16 de outubro de 1991 que altera inciso ao artigo 1 da lei 6044 de 11 de abril de 1989, modificada pela lei 6524 de 13 de junho de 1991.
- Decreto 10600 de 31 de outubro de 1991 que dispõe sobre tarifas do serviço de transporte coletivo.
- Lei 6738 de 7 de novembro de 1991 que acrescenta inciso ao artigo 1 da lei 6044 que foi modificada pelas leis 6242 de 22 de junho de 1990 e 6524 de 13 de junho de 1991.
- Lei 6750 de 11 de novembro de 1991 que acrescenta inciso ao artigo 1 da lei 6044 de 11 de abril de 1989, modificada pelas leis 6242 e 6524.
- Lei 6760 de 12 de novembro de 1991, processo n. 55616 que autoriza o poder executivo a contrair empréstimo junto a Caixa Econômica Federal para a EMDEC.
- Decreto 10623 de 22 de novembro de 1991 que amplia a venda do “Passe Popular” nos dias 22, 25 e 26 de novembro de 1991.
- Lei 6787 de 3 de dezembro de 1991, processo n. 59679 que institui o passe estudante com desconto de 80% sobre o valor de catraca.
- Decreto 10563 de 18 de dezembro de 1991 que amplia a venda do “Passe Popular” para o dia 20 de dezembro de 1991.
- Decreto 10674 de 3 de janeiro de 1992 que estabelece reajuste para as tarifas do STUCC.
- Decreto 10676 de 3 de janeiro de 1991 que dispõe sobre a programação do “Passe Passeio” para usuários do STUCC.
- Lei 6907 de 10 de janeiro de 1992 que institui o sistema municipal de passes e vale transporte.
- Decreto 10690 de 20 de janeiro de 1992 que altera dispositivos do decreto 7204 de 17 de junho de 1982 e aprova a consolidação dos regulamentos da lei 4742 de 25 de outubro de 1977 e dá outras providências.
- Decreto 10691 de 20 de janeiro de 1992 que dispõe sobre a ampliação da venda do “Passe Popular”.
- Decreto 10704 de 31 de janeiro de 1992 que estabelece reajuste nas tarifas do STUCC.
- Decreto 10710 de 7 de fevereiro de 1992 que dispõe sobre paradas fora dos ponto pré-determinados após as 22 hs.
- Decreto 10711 de 7 de fevereiro de 1992 que altera a redação do decreto 10676 de 3 de janeiro de 1992.
- Decreto 10717 de 4 de março de 1992 que estabelece reajuste na tarifas do STUCC.
- Decreto 10720 de 6 de março de 1992 que altera a redação do decreto 10676 de 3 de janeiro de 1992.
- Decreto 10721 publicado no DOM n. 5434 de 10 de março de 1992 que libera transportes particulares de lotação devido à greve dos motoristas e cobradores do STUCC.

- Decreto 10851 de 14 de julho de 1992 que altera a redação do decreto 10676 de 3 de janeiro de 1992.
- Decreto 10852 de 14 de julho de 1992 que dispõe sobre a venda do “Passe Popular”.
- Decreto 10853 de 15 de julho de 1992 que autoriza a venda do “Passe Popular” em caráter especial.
- Decreto 10864 de 31 de julho de 1992 que autoriza a venda do “Passe Popular” em caráter especial.
- Decreto 10865 de 31 de julho de 1992 que estabelece reajuste nas tarifas do STUCC.
- Decreto 10871 de 7 de agosto de 1992 (não conseguimos localizar a disposição).
- Decreto 10883 de 19 de agosto de 1992 que dispõe sobre o “Passe Vacina” para os usuários do STUCC.
- Decreto 10888 publicado no DOM n. 5555 de 28 de agosto de 1992 que libera o transporte particular de lotação e a zona azul de estacionamento devido à greve dos motoristas e cobradores do STUCC.
- Decreto 10894 de 1 de setembro de 1992 que estabelece reajuste nas tarifas do STUCC.
- Lei 7126 de 1 de setembro de 1992, processo n. 63039 que acrescenta um inciso ao artigo 61 da lei 6907 de 10 de janeiro de 1992 que instituiu o sistema municipal de passes e vale transporte.
- Lei 7127 de 1 de setembro de 1992, processo n. 64643 que revoga em seu inteiro teor a lei 6994 de 15 de maio de 1992, dispositivo da lei 6907 de 10 de janeiro de 1992. Lei que isentava de tarifa os estudantes.
- Lei 7129 publicada no DOM n. 5559 de 3 de setembro de 1992 que revoga a lei 7046 sobre a colocação de catracas eletro-mecânicas nos ônibus. Volta a ter validade a lei 5466 de 14 de setembro de 1984 em seu inteiro teor.
- Lei 7148 de 4 de setembro de 1992, processo n. 61149 que acrescenta incisos XI ao artigo 10 e modifica o artigo 17 da lei 6907 de 10 de janeiro de 1992.
- Decreto 10937 de 5 de outubro de 1992 que estabelece reajuste nas tarifas do STUCC.
- Decreto 10938 de 5 de outubro de 1992 que autoriza a venda do “Passe Popular” em caráter especial.
- Decreto 10944 de 8 de outubro de 1992 que altera a redação do decreto 10676 de 3 de janeiro de 1992.
- Lei 7181 de 9 de outubro de 1992, processo 63231 que dispõe sobre proibição de instalação de abrigos de ônibus.
- Decreto 10947 de 14 de outubro de 1992 que dispõe sobre o “Passe Vacina” para usuários do STUCC.
- Decreto 10951 de 16 de outubro de 1992 que dispõe sobre a venda do “Passe Popular”.
- Decreto 10955 de 21 de outubro de 1992 que altera a redação do decreto 10676 de 3 de janeiro de 1992.
- Decreto 10961 de 27 de outubro de 1992 que autoriza a venda de passe popular em caráter especial.
- Decreto 10968 de 30 de outubro de 1992 (Não conseguimos localizar a disposição)
- Decreto 10977 publicado no DOM n. 5603 de 7 de novembro de 1992 que aprova o regulamento de treinamento dos motoristas e cobradores do STUCC. Compete a Emdec ministrar cursos aos mesmos.
- Decreto 10984 de 12 de novembro de 1992 que autoriza a venda de “Passe Popular” em caráter especial.
- Decreto 10985 de 20 de novembro de 1992 que dispõe sobre a ampliação da venda do “Passe Popular”.
- Decreto 11001 de 27 de novembro de 1992 que estabelece reajuste nas tarifas do STUCC.

- Decreto 11016 de 4 de dezembro de 1992 que altera a redação do decreto 10676 de 3 de janeiro de 1992.
- Decreto 11031 de 14 de dezembro de 1992 que dispõe sobre a ampliação da venda do “Passe Popular”.
- Lei 7381 publicada no DOM n. 5631 de 18 de dezembro de 1992 que estabelece a fiscalização popular nos transportes coletivos por ônibus. O número de fiscais populares será igual ao número de linhas de cada região.
- Decreto 11046 publicado no DOM de 22 de dezembro de 1992 que libera o transporte alternativo (lotações) devido a greve no setor de transporte coletivo urbano de Campinas.

- O RETORNO: 1993/1998 - O GOVERNO MAGALHÃES TEIXEIRA / EDVALDO ORSI

Em 1993 Magalhães Teixeira retorna ao comando do Executivo, tendo como vice Edvaldo Orsi, ambos do PSDB. Nomeia para a chefia da Secretaria Municipal de Transportes o ex-secretário Jurandir Fernandes demitido no início da administração petista.⁶³

Na primeira semana de janeiro, os primeiros atos de governo apontam para o desmonte de algumas realizações do governo anterior como o encerramento das atividades da Gerência de Desenvolvimento de Recursos Humanos - GDRH que dava treinamento aos motoristas e cobradores; do Departamento de Projetos Especiais - DEPE - responsável pelos projetos no trânsito e da TV Popular.

Liquida-se, imediatamente, toda gratuidade dos Passes: “Passeio”, “Vacina”⁶⁴ e “Eleitor”. Como medida de maior alcance, inicia-se o processo de extinção do “Passe Popular”, aproximando mês a mês o preço pago pelo usuário ao pago pelo empresariado.⁶⁵

É importante reter que o preço nominal da tarifa estava acima do custo em virtude do sistema de subsídio ao Passe Popular. Esta Administração usou de uma artimanha: manteve a tarifa de catraca,

⁶³ - Sobre essa inusitada nomeação assim se manifestou a imprensa: “Jurandir Fernandes, secretário de Transportes, foi o último a ser indicado pelo prefeito Magalhães enfrentou pressões do P.T. partido do qual teve que se afastar para ocupar a pasta. A insistência e o alto custo dessa indicação se deve ao fato de Fernandes ser um especialista no assunto com credibilidade no meio universitário. Folha de São Paulo de 1 de agosto de 1993, p. 10-3.

⁶⁴ - O fim do passe vacina contribuiu negativamente, já em 1993, para a segunda fase da campanha nacional de multivacinação cujo resultado foi o mais baixo desde 1988. Segundo a Secretaria Municipal de Saúde foram vacinadas 66.048 crianças, 74% das 88.204 com menos de cinco anos residentes na cidade. A meta era vacinar 80% delas. Jornal Folha de São Paulo de 25 de outubro de 1993, p. 7-3

⁶⁵ - Ao assumir, em janeiro, a diferença entre o passe popular e a passagem na catraca era de 50%. Em outubro com o aumento de 36.94% essa diferença caiu para 12%. O maior reajuste do passe popular em todo ano aconteceu em fevereiro, quando subiu 16.59% acima da inflação. Em compensação, o preço da tarifa na catraca ficou 11,81% abaixo da inflação. Em 1990 dividindo-se o valor do Vale Transporte pelo valor do Passe Popular, obteve-se seu maior coeficiente, de 2,2. Significa dizer que um Vale Transporte equivale a mais de dois Passes Populares, deixando expresso o baixo valor do Passe Popular em relação ao Vale Transporte. Agora, neste governo ocorre a deliberada e gradual extinção do Passe Popular. A partir de janeiro de 93, de forma sistemática e consecutiva ele é aproximado da relação de 1 para 1, no que diz respeito à comparação entre o seu valor e o do Vale Transporte, esterilizando qualquer benefício para o usuário. Este passa a dividir igualmente com o capitalista, os custos do deslocamento da sua própria força de trabalho. Com o agravante de que, o Passe Popular, comercializado no início do mês significa uma antecipação de receita para o sistema, agora sem nenhuma vantagem para o usuário. Estas medidas de favorecimento explícito às classes proprietárias, promovem a fuga do usuário e aumentam os deslocamentos a pé.

Para o secretário de Transportes Jurandir Fernandes, a redução da diferença entre o passe popular e a tarifa na catraca é uma maneira de evitar a ação das pessoas que compram passe para vender. Ele sempre negou uma possível tentativa de acabar com o passe popular: “*Nós queremos que apenas quem realmente precisa compre o passe*” diz. Jornal Folha de São Paulo de 1 de outubro de 1993, p. 5-2

estabelecida acima dos custos reais e elevou o valor do “Passe Popular” até a equiparação de ambos. Daqui por diante, não havia como cumprir o prometido na campanha eleitoral, ou seja a não majoração do valor da tarifa (nominal) acima da inflação.

Em março, o secretário de Transportes, dois dias após liquidar com a última gratuidade, a do circular “Bola Azul” que servia o centro da cidade, em entrevista ao jornal Folha de São Paulo⁶⁶ afirma que a promessa do prefeito será quebrada pois a SETRANSP poderia fazer o reajuste da tarifa de acordo com a inflação e, literalmente: *“Gostaria de parar de dar esses reajustes abaixo da inflação já. Não sou doido de querer acabar com a frota”*. E seguindo com a explicação declara que *“Nós estamos podendo fazer isso porque estamos cortando todas as gorduras da planilha”* e que um dos motivos que permitiram que a Prefeitura segurasse os reajustes foi a redução do número de ônibus em circulação: *“Desde setembro os empresários vem tirando ônibus de circulação. Já que a frota diminuiu, os custos da planilha também têm que diminuir”*.

Já em março o Sindicato dos Condutores acusa a redução dos ônibus em circulação e demissão de trabalhadores nos últimos dois meses.⁶⁷

Contrariando a afirmação de seu secretário, os dados da própria SETRANSP/EMDEC confirmam uma brutal redução, tantos nas viagens programadas como também e, principalmente nas viagens realizadas, as quais atingem seu menor índice desde 1989, não a partir de setembro, mas já nos seis primeiros meses deste governo; isto sem considerar o crescimento da População Economicamente Ativa - PEA - que agravaria os problemas decorrentes da redução da oferta.

A tabelas seguintes são esclarecedoras:

⁶⁶ - Jornal Folha de São Paulo de 7 de março de 1993, p. 10-5

⁶⁷ - ídem...p.10-5.

VIAGENS OFERTADAS - PROGRAMADAS E REALIZADAS

VIAGENS PROGRAMADAS - Milhares set/89 a jun/93

meses/anos	1989	1990	1991	1992	1993
janeiro	-	406,3	-	408,02	376,9
fevereiro	-	374,9	384,8	382,0	333,5
março	-	431,3	430,0	407,7	363,2
abril	-	414,8	449,3	388,8	343,0
maio	-	427,3	435,0	403,0	363,5
junho	-	-	425,6	395,7	357,3
julho	-	-	445,3	411,2	-
agosto	-	-	447,8	403,9	-
setembro	411,7	390,9	425,3	393,9	-
outubro	410,7	412,3	427,3	403,6	-
novembro	388,9	405,4	396,5	-	-
dezembro	394,6	435,6	406,3	395,8	-
Média mensal	401,4	410,9	424,8	399,4	356,3

VIAGENS REALIZADAS - Milhares

meses/anos	1989	1990	1991	1992	1993
janeiro	-	321,6	-	383,5	331,2
fevereiro	-	328,6	352,9	373,3	301,4
março	-	374,5	399,7	333,8	352,6
abril	-	355,1	409,3	383,3	335,1
maio	-	370,9	414,0	397,3	358,1
junho	-	-	403,5	388,6	353,8
julho	-	-	424,8	396,5	-
agosto	-	-	426,3	363,9	-
setembro	372,01	360,3	404,3	362,7	-
outubro	378,2	384,8	383,1	386,8	-
novembro	360,6	375,4	377,3	-	-
dezembro	368,8	384,4	382,7	326,4	-
Média mensal	369,9	361,7	398,0	372,3	338,6

Fonte: SETRANSP/EMDEC

Até outubro do ano da posse o “Passe Popular” teria o seu terceiro aumento consecutivo acima da inflação e o sétimo do ano. A tarifa subiu 1.010% contra uma inflação de 917% até setembro.⁶⁸ Inicia-se a acelerada recuperação da remuneração aos empresários na forma de maiores ressarcimentos pelos custos fixos.⁶⁹

Têm-se também a retomada do crescimento do volume de pagamento na catraca a partir de 1993, cuja arrecadação é feita diretamente pelo empresário, reduzindo o controle e a possibilidade da pressão econômica, pela Prefeitura, a fim de exigir melhores serviços.

Esta tendência drena os cofres da empresa pública responsável pelo gerenciamento.

Como a fiscalização é incipiente como comprova o relatório do SAC⁷⁰, nada garante a correção dos resultados financeiros apresentados pelas empresas.

Ainda no início desta Administração uma medida importante é tomada, já sinalizando para a retomada das tradicionais relações de subserviência deste governo com os empresários: a linha tronco Itajaí/Terminal Central cuja permissão pertence à Viação Campos Elíseos - URCA e que opera na mesma área da empresa pública é transferida para a Viação Santa Catarina- VISCA.

Ocorre que, como já vimos, pelo decreto 9759 em seu último ato de governo, em 30 de dezembro de 1988, o prefeito Magalhães Teixeira havia desmembrado a área 5 mantendo a linha tronco (superavitária) com a URCA e, com as demais linhas afluentes (deficitárias), instituiu a TUGRAN. Foi precisamente nesta última, após a intervenção em 1990, que se deu a criação da empresa pública. À época investiu-se pesadamente na substituição da frota, na construção da garagem e na conclusão do Terminal Campo Grande até viabilizá-la operacional e financeiramente; Concomitantemente várias tentativas foram feitas naquela Administração para retomar também a linha tronco Itajaí/Terminal Central, o que garantiria o equilíbrio financeiro para seu crescimento

⁶⁸ - Relatório Setransp/Emdec da evolução dos preços relativos de jan a out/93. Campinas, novembro de 1993. Tabela 10. Segundo a FIPE as tarifas de transporte coletivo têm um peso muito grande nos índices do custo de vida. Nesta data o transporte por ônibus tem um peso de 3.37%, sendo um dos itens que mais elevam a inflação, atingindo indistintamente o conjunto da sociedade.

⁶⁹ - Os custos fixos são compostos pelos seguintes itens: depreciação do patrimônio, remuneração do capital investido e pagamento de pessoal. De todos esses componentes o único que não se elevou refere-se ao pagamento de salários. Tais custos haviam sofrido uma acentuada redução ao final do governo Bittar pois constatou-se um superfaturamento no preço de chassis e carrocerias.

⁷⁰ - A falta de fiscalização é o segundo item mais manifestado pelos usuários:
Pedido de fiscalização: não cumprimento de Ordem de Serviço....40 pedidos
 Fonte: Setor de Ação Comunitária - SAC/SETRANSP - março de 1992

auto-sustentável e fortaleceria sobremaneira a empresa municipal, capacitando-a para intervir fisicamente com sua frota nas permissionárias omissas. O valor de seu patrimônio e a relutância do permissionado em negociar impediram sua concretização.

Agora, inexplicavelmente, a URCA cede para outra empresa (a VISCA) sua enxuta e rentabilíssima linha. Inexplicavelmente também é o fato da URCA, que havia fechado seu balanço de 1992 no vermelho, incorporar em sua frota 15 novos ônibus articulados (200.000 dólares cada unidade à época) adquiridos na concessionária paulistana Vocal, que eram parte de uma encomenda maior do governo Erundina, cancelada pelo recém empossado prefeito Paulo Maluf que tinha por objetivo privatizar a CMTC.

Satisfeita a Vocal com a venda - em período recessivo - de 3 milhões de dólares em veículos de limitado mercado (são encarroçados sob encomenda); satisfeita a URCA que acrescentou a mesma importância em seu custo fixo para efeito de ressarcimento via tarifa; satisfeita também a VISCA que expande-se na área 5. Ainda que acreditemos que houve a maior lisura nestas atípicas transações, a intervenção estatal se deu no sentido de aumentar o estoque de capitais das empresas em detrimento do interesse público.

Encerrando o processo de troca de permissionárias na área 5, poucos meses depois é a própria operadora pública, a EMDEC, que é extinta ao ser absorvida também pela VISCA que se transforma na maior empresa da cidade.

A 1º de março de 1993 é promulgada a lei 7457 que isenta da tarifa o idoso a partir do ano em que completar 60 anos. Seis meses depois o decreto 11179 proíbe sua execução e a lei 8244 de 2 de janeiro de 1995 o revogaria integralmente, além de revogar a lei 7458 de 4 de março de 1993 que garantia:

“as pessoas portadoras de deficiência, idosos, gestantes e obesos o livre acesso e locomoção nos veículos de transportes coletivo do Município. (...) a garantia referida neste artigo será efetivada mediante a instalação, nos veículos coletivos, de portas largas, elevadores hidráulicos e eliminação de obstáculos internos que dificultem a locomoção da categoria de pessoas nesta lei referida, sem prejuízo de outros dispositivos aplicáveis ao fim que se destina”.

Em maio, o jornalista Edimarcio Augusto Monteiro⁷¹ embarcou na linha DIC-1/Terminal Central, ouviu as reclamações dos passageiros e registrou, em uma ampla reportagem a situação do sistema de transportes:

“Filas, espera que pode chegar até uma hora, ficar de pé dentro do ônibus espremido nomeio de outros passageiros, e ainda suportar o mau humor de motoristas e cobradores. Essa é a realidade diária dos usuários do transporte coletivo urbano de Campinas, que pagam uma das tarifas mais caras do país e não estão vendo melhorias no sistema, apesar das promessas oficiais feitas neste sentido”.

Do presidente da Comissão Parlamentar de Inquérito do Transporte Coletivo⁷² da Câmara Municipal, vereador Cid Ferreira de Souza do PFL, (partido coligado ao do prefeito) ouviu: *“a pontualidade é uma porcaria e a tarifa é absurda”*; consultado, o presidente do Sindicato dos Condutores, Alvino de Faveri, afirmou:

“a longa espera nos pontos de ônibus fora dos horários de pico se deve ao fato de estar em circulação no máximo 40% da frota circulante nesse período, o que aumenta os intervalos entre a passagem de um ônibus e outro”.

Os burocratas têm opiniões distintas: para o diretor técnico da COHAB - Campinas o problema é cultural pois o trabalhador de baixa renda *“mora mal e não sabe(...) Eles preferem morar próximo ao trabalho para economizar no transporte”.*⁷³

Para o secretário Jurandir Fernandes o problema é outro, a espera nos pontos de ônibus se dá porque *“os passageiros precisam aprender a usar o sistema”*. Para tanto anunciou a distribuição de 300 mil folhetos com os horários e linhas de ônibus para que o usuário, tomando conhecimento do horário exato da passagem do ônibus, *“irá para o ponto minutos antes, reduzindo o seu tempo de espera”*.

Ainda a 9 de junho de 1993 a Câmara Municipal apresenta o relatório da Comissão Especial de Inquérito da Tarifa, como ficou denominada, onde aponta a empresa pública com ineficiente e responsável pelo *“sobrepço,”* prática que tornou a tarifa na cidade a mais alta do país.

⁷¹ - Jornal Correio Popular de 4 de maio de 1993, caderno Cidades, p. 1.

⁷² - Esta CPI conclui pela extinção da EMDEC e a posterior criação da Empresa Municipal de Transportes Coletivos que cuidaria apenas da administração do sistema de transportes da cidade.

Esta CEI foi aberta em 15 de fevereiro de 1993 após o jornal Diário do Povo, a 9 do mesmo mês denunciar a extinção do “Passe Popular”.

Para reverter a situação os vereadores propuseram a reestruturação de todo o sistema de transporte coletivo a ser gerenciado pela Secretaria de Transportes em conjunto com três novos órgãos a serem criados: o Instituto Municipal de Transporte Coletivo, o Conselho Municipal de Transportes e a Empresa Municipal de Transportes Urbanos de Campinas - EMTUC, sendo que esta última substituiria a EMDEC sendo apenas operadora do sistema e detentora de 20% das linhas municipais. O relatório acusa a gestão financeira de “*pouco transparente*” e a saída apontada é a centralização dos recursos e aplicações financeiras no Fundo Municipal de Transportes a ser criado. Os recursos necessários à manutenção do sistema seriam oriundos do orçamento municipal; do repasse de verbas federais e estaduais; da criação de contas passe e vale-transporte; além de criação, na verdade a reapresentação da proposta da Taxa de Transportes⁷⁴, que seria cobrada de todas as empresas, tidas como beneficiárias indiretas do sistema.

Os destaques desta CEI são, em primeiro lugar constatar a fuga de passageiros do sistema pois entre janeiro de 1990 a março de 1991, dos 12 milhões de passageiros transportados mensalmente a média caiu para menos de 10 milhões⁷⁵.

Pelo mesmo relatório as empresas de fretamento se aproveitaram desta situação tornando os custos mais baixos que os praticados nas catracas e com isso aumentaram sua frota de 500 para mais de 2000 ônibus. O presente projeto de lei também previa o recadastramento destas empresas e a

⁷³ - Jornal Folha de São Paulo de 21 de novembro de 1993, caderno 10, p.4.

⁷⁴ - Taxa de Serviço Público do Transporte Coletivo; Essa taxa foi instituída em dezembro de 1990, aprovada pela Câmara e sancionada pelo prefeito Jacó Bittar a ser cobrada de cerca de 2,7 mil empresas com mais de 9 funcionários. Por cada funcionário que excedesse este limite seria cobrada uma taxa de 15,56 Unidades Fiscais do Município (UFM), estando isentas as empresas operadoras de transporte coletivo. O projeto, de autoria do Executivo teve pareceres favoráveis dos juristas Geraldo Ataliba e Francisco de Almeida Prado. Os empresários de Campinas, através do delegado regional Carlos Serpa, do Centro das Indústrias do Estado de São Paulo - CIESP - informaram que não pagariam a taxa. O Clube dos Diretores Lojistas de Campinas (CDL) também é contra a cobrança desta taxa. Outras 140 empresas da região filiadas à Associação dos Executivos das Empresas de Campinas e Região - Acre - segundo o presidente do conselho Agostinho Tavolaro, decidiram não entrar na justiça com um mandato de segurança à exemplo do CIESP e de outras empresas. “Elas simplesmente não vão pagar”, afirmou em entrevista à Folha Sudeste de 27 de julho de 1991, p. 10-3. O diretório municipal do PSDB, através do advogado da deputada Célia Leão, Adelmo Emerenciano entrou com pedido de inconstitucionalidade da cobrança da Taxa de Transporte criada pela Prefeitura de Campinas. O presidente do Tribunal de Justiça do Estado, Aniceto Lopes Aliende concedeu liminar suspendendo a cobrança da taxa, que em sua opinião é ilegal.

⁷⁵ - Jornal Diário do Povo, 10 de junho de 1993, p. 3

cobrança de uma taxa a ser revertida para o Fundo Municipal de Transportes. Propõe também que os subsídios e gratuidades sejam eliminados, penalizando desta forma os portadores de necessidades especiais (deficientes), idosos e os desempregados.

Em segundo lugar, o relatório da CEI aponta que diferentemente da situação da empresa pública, *“a saúde financeira das demais permissionárias de transporte vai muito bem, porque Campinas está entre as três cidades mais atraentes do país para o setor”*.

Para o vereador Sérgio Benassi⁷⁶, membro da comissão, o relatório acusa que a atração maior *“é a absoluta falta de controle da Prefeitura sobre as planilhas de custo”*.

Diante deste diagnóstico a Comissão defende maior clareza nos direitos e deveres das empresas e a realização periódica de licitações, feitas pelo Poder Público, para manter a qualidade dos serviços.

A Prefeitura não contestou o relatório apresentado, apenas o secretário admitiu o fechamento da EMDEC - que novamente não se concretizou - afirmando que reduzira o valor da tarifa de US\$0,44 da administração anterior para US\$ 0,33 pelo fato de que apenas 15% da população pagaria a tarifa integral, e que, segundo o próprio, o restante dos demais usuários gozariam do benefício do passe com desconto.

No entanto, o diretor do Sindicato dos Trabalhadores em Transporte Rodoviário de Campinas e Região, Moysés Moreira Santos afirmou que a longa espera pelos coletivos deveu-se à retirada dos mesmos pela SETRANSP, que vem alterando as ordens de serviço: *“Em novembro estavam circulando cerca de 870 carros, Neste mês este número caiu para 640”*.⁷⁷

A diretora de transporte da SETRANSP Nádia Zakia Lian contestou-o afirmando que ao assumir em janeiro circulavam 630 carros e que em maio esse número subiu para 699: *“Realmente são tirados carros de algumas linhas no entropico, em função da queda de demanda”* confirmou, alegando que esta medida visa reduzir custos para evitar que a tarifa sofra grandes reajustes, mas que *“Ao mesmo tempo, estamos distribuindo folhetos para os usuários informando sobre os horários e itinerários das linhas”*.⁷⁸

⁷⁶ - idem...p.3

⁷⁷ - Jornal FSP, 13 de julho de 1993, p. 10-6

⁷⁸ - idem ..p.10-6

Logo depois, a 27 do mesmo mês, em uma entrevista sobre seus seis primeiros meses de governo, é o próprio prefeito quem descumpra a sua principal promessa de campanha: não elevar a tarifa de ônibus acima da inflação, afirmando ser o valor desta o maior motivo do desgaste político por ele acumulado:

“As críticas que ouço são em relação ao preço da passagem. A pior das coisas que tem para reajustar é a tarifa dos ônibus. Pode ter certeza disso. Dos 30 dias do mês, 15 sofro pelo aumento que dei e 15 dias sofro por antecipação pelo aumento que vou dar.”⁷⁹

A pesquisa DataFolha de 1 de agosto de 1993 confirmaria o transporte coletivo como o principal problema da administração e na matéria oferece um breve perfil do secretário da área: *“Jurandir Fernandes, secretário de Transporte, foi o último a ser indicado pelo prefeito. Magalhães enfrentou pressões do PT, partido do qual Fernandes teve que se afastar para ocupar a pasta. A insistência e o alto custo dessa indicação se deve ao fato de Fernandes ser um especialista no assunto com credibilidade no meio universitário.”* Como se vê, o mito da competência tecnocrática é característica invariante nas diversas administrações. Sobre a repercussão desta mesma pesquisa o secretário declarou: *“(...) na minha área, eu acho que nós temos que corrigir os defeitos estruturais, que é o intervalo dos ônibus nos horários de “entrepico”. É claro que nunca ninguém vai estar satisfeito porque ninguém gosta de andar de ônibus”.*⁸⁰

Em outubro os passageiros revoltados retomam as depredações começando pelo bairro do Campo Grande na manhã do dia 6.

O prefeito que já havia demonstrado ser contra taxas, desde que não fossem para beneficiar os empresários de ônibus, defende agora explícita e publicamente o interesse empresarial contra o Passe Popular e a Taxa de Transporte:

“...Sobre a Taxa Transporte, outro ponto polêmico, é necessário esclarecer: ela é inconstitucional, ou seja, é contra a lei. Só isto bastaria para explicar a luta do meu partido para derrubá-la. Mas vamos lá: o empresário já pagou um valor a mais pelo uso do transporte. Quando o passe popular foi instituído, a tarifa foi aumentada artificialmente, isto é, a mais do que o valor real obtido pela planilha tarifária. Alega a atual administração que o vale transporte tinha que ser mais caro que o

⁷⁹ - Entrevista ao Jornal FSP, 27 de junho de 1993, p.10-6

⁸⁰ - Jornal FSP, 1 de agosto de 1993, p.10-1

real porque o empresário se beneficiava dele. Lembram-se do slogan "Paga mais quem dele se beneficia?" Este pagamento a mais não ia para os donos das empresas de ônibus. Alegavam que ficaria na Prefeitura para cobrir investimentos no setor. Agora tentaram criar mais uma taxa com o mesmo objetivo. Mas, afinal será que é correto ficar na contramão da história? Enquanto hoje um dos grandes debates nacionais é a redução do número de taxas, impostos, porque em Campinas esta ânsia de aumentá-los? Só a incompetência explica".⁸¹

Agora, como o nível de remuneração dos empresários não os satisfaz e diante do desgaste dos sucessivos aumentos de tarifa⁸² o prefeito se contradiz ao dirigir-se a Brasília, a 30 de agosto de 1993, para entregar ao ministro da Fazenda Fernando Henrique Cardoso uma proposta que cria um imposto de 6,54% nos preços da gasolina e do álcool que seria repassado integralmente aos empresários de ônibus.⁸³ Sobre este assunto o secretário Fernandes foi textual: *"Todo o dinheiro arrecadado a mais com os outros dois combustíveis seria repassado para as empresas permissionárias. É o que já acontece no Primeiro Mundo. Não existe possibilidade de as empresas aumentarem a quilometragem para receber mais dinheiro"*.⁸⁴

A idéia era começar por Campinas para depois implantá-la em todo o país; Esta iniciativa do alcaide encontra receptividade entre seus pares, como a prefeita de Salvador/Ba, Lídice da Matta, do PSDB.

Encarregado pelo ministro desse estudo, o secretário-adjunto de Política Econômica, Luiz Milton se propôs verificar como cada município controla seus sistemas de transporte coletivo, pois uns adotam o sistema de caixa único, outros a Câmara de Compensação etc. tornando, de início, a proposta inviável.

Atentemos que a criação deste novo imposto atingiria indistintamente todos os usuários do transporte à gasolina e à álcool - que já recolhem o IVC de 3% que é repassado ao município -

⁸¹ - Direito de resposta. Jornal Diário do Povo, Campinas, 21 de agosto de 1991.

⁸² - Eleito com 60,58% dos votos válidos, o prefeito Magalhães Teixeira obtém 36% de aprovação na pesquisa DataFolha de 1 de agosto de 1993. O principal fator de desgaste de sua imagem política é o transporte coletivo acusado por 24% da população, ou seja um em cada quatro moradores de Campinas, seguido dos problemas da Saúde com 10% e Segurança Pública com 9%.

⁸³ - Pelo estudo feito pela Prefeitura o litro de gasolina passaria de Cr\$54,00 para 57,53 e o do álcool de Cr\$ 46,20 para 49,22. Segundo Jurandir Fernandes o projeto seria aplicado apenas em Campinas, mas a intenção da Prefeitura é que entre em vigor em todo país. Todo o dinheiro arrecadado a mais com os dois combustíveis seria repassado para as empresas permissionárias. "É o que acontece em países do Primeiro Mundo" afirmou o secretário. A proposta foi considerada inviável pelo secretário-adjunto de Política Econômica Luiz Milton. Jornal Folha de São Paulo de 1 de setembro de 1993, caderno Folha Sudeste, p. 1.

poupando os veículos de passageiros ou carga, estes movidos a diesel. Bem diferente da Taxa de Transporte que deslocava o ônus desta receita para os principais beneficiados pelo sistema: a grande empresa, na medida que isentaria apenas 0,3% das empresas com mais de 1000 funcionários; 1,4% com mais de 500; 2,6% com mais de 250; 5,9% com mais de 100; 13% com mais de 50; 30,1% com mais de 20; 66,1% com mais de 10 e 100% das empresas com nove ou menos funcionários⁸⁵. Além de que desestimularia o fretamento e seu enorme tempo ocioso, além de aumentar a oferta e a exigência de melhores serviços para toda a cidade.

A Taxa de Transporte, depois de aprovada pela Câmara Municipal na gestão anterior, foi suspensa na Justiça Comum, através de liminar impetrada pela bancada do PSDB, sob o pretexto de ilegalidade.

Ao final do ano de 1993, empresários, funcionários federais e prefeitos, criam uma comissão, no nível nacional, para reduzir as tarifas de transportes. Para Rogério Belda, representante da Associação Nacional de Transportes Públicos - ANTP, o momento é propício para acordos pois: “As empresas de transporte enfrentam uma forte queda de demanda e os prefeitos arcam com o ônus de reajustar”. (grifo meu) Na mesma linha de raciocínio a prefeita Lídice da Mata (PSDB), representante da Frente Nacional de Prefeitos na comissão, declara que diante do objetivo de deter os aumentos acima da inflação - em 1992 as tarifas subiram em média 8% acima - “*Conseguir reajustar pela inflação já será um avanço*”.

Os três eixos do pacote proposto são: o primeiro é a formação de um grupo de negociação entre os formadores de preços dos insumos (óleo diesel, pneus, veículos). Este grupo criado, denominado de “*Comissão de Barateamento*” funcionará como uma câmara setorial; o segundo eixo é a isenção de impostos, como o ICMS, IPI e taxas de importação para peças de reparo e, o terceiro trata-se de uma política nacional para o setor através do Conselho Nacional de Transportes. Mas o consenso maior foi de que é preciso limitar os benefícios: os prefeitos devem promover o combate às tarifas gratuitas, pois mais de 60 tipos de passageiros andam de graça nos ônibus do país. Para Augusto Galvão do Ministério dos Transportes, a situação chega a alguns extremos como no Distrito Federal, onde andam de graça os doentes renais crônicos!⁸⁶

⁸⁴ - Jornal FSP. 1 de setembro de 1993, folha sudeste, p. 1

⁸⁵ - Fonte Instituto Pólis, S.P., 1990

⁸⁶ - Jornal FSP, 18 de setembro de 1993, p.3-3.

Ao anunciar a nova tarifa para novembro, o secretário de Transportes comentou também sobre a greve na rede estadual de ensino e desta forma prestou importantes informações sobre a forma de remuneração às empresas. Para ele, a greve até o final de outubro, proporcionará uma redução de 8,6% no movimento mensal do sistema de transporte coletivo urbano que acarretou uma dívida para a Prefeitura de 1 milhão de viagens. A dívida surgiu em função do tipo de sistema de remuneração implantado em Campinas. Os empresários recebem por quilômetro rodado e com base na previsão de viagens. Quando há um aumento no movimento, a prefeitura fica com um caixa extra e quando há redução fica devendo, em passagens. Fernandes afirma que *“a situação não é muito grave. Vou devolver este dinheiro às empresas como passagens”*. E alerta que pode quitar a dívida em dois meses, porém *“É claro que ficará um resíduo, mas esse é o risco do sistema. Os empresários sabem que não estão em um negócio de risco zero.”*

O resíduo, segundo o secretário seria provocado pelos alunos que já desistiram de terminar o ano e pelos professores que arrumaram outros empregos.

Sobre a nova tarifa o secretário afirmou que o desconto de 16,25% para o passe popular é o maior já concedido na administração do PSDB, que no entanto duraria apenas uma semana, sendo reduzido a 5% até o encerramento das vendas. O escalonamento do desconto, para Jurandir, seria uma estratégia para desnorrear os cambistas, pois *“eles esperavam um desconto menor”*.

No segundo ano de governo o VLT é totalmente desativado sob a alegação de ser deficitário.

Em julho de 1994 deu-se um confronto entre a prefeitura e o governo federal em razão do aumento da tarifa para R\$ 0,50 porque, mesmo sendo o prefeito o coordenador estadual da campanha do candidato de seu partido, Fernando Henrique Cardoso, à Presidência da República, ele estabelece a tarifa mais cara dos últimos anos: US\$ 0,50.

A orientação do Ministério da Fazenda para a conversão dos preços públicos em URV, anunciada em junho, propunha que as tarifas deveriam ser convertidas pela média dos valores dos últimos quatro meses, de fevereiro a maio.

No entanto o secretário de Transportes anunciou um reajuste de 26% que elevaria a tarifa para 0,5 Unidade Real de Valor - URV. A medida, segundo ele, é para facilitar a conversão da tarifa em URV para o real, e ao final de um encontro com 60 secretários de transportes e representantes onde

foram traçadas estratégias comuns, o secretário afirmou que a planilha de custos continuará sendo seguida para converter a tarifa, não havendo preocupação se é pelo pico ou pela média: *“O sistema é planilhado e demonstra a realidade. Não é possível adotar a média”*.⁸⁷

Sua preocupação maior naquele momento não era o surpreendente aumento da tarifa e sim a possível falta de troco e, para tanto havia solicitado 50 toneladas de moedas para o Banco do Brasil para o sistema de transporte coletivo urbano.

Acusado pelo vereador Arly de Lara Romeo (PMDB) e pelo presidente da Associação dos Moradores da Vila Pe. Anchieta José Carlos Silva, de praticar abuso de preço e de boicotar o Plano Real, sendo politicamente incoerente, o prefeito se defendeu afirmando: *“O valor da tarifa é o que aponta a planilha de custos. Não houve reajuste em função do plano”*,⁸⁸ e que tem a consciência de que agiu de maneira correta no tratamento da liminar judicial que reduziu a passagem para R\$ 0,43 na antevéspera, mas que perdeu seu efeito por um novo decreto - emitido pelo próprio - que passou a vigorar na véspera. O prefeito complementou alegando que as condições para reduzir a tarifa estavam fora de seu alcance, citando como exemplo o subsídio para o óleo diesel e a redução do ICMS sobre chassi e carroceria de ônibus.

Para o coordenador dos cursos de pós-graduação da PUCCAMP, o tributarista Alpheu Júlio, o prefeito agiu legalmente ao baixar novo decreto que eliminou os vícios técnicos que tornaram a conversão para o real irregular. Esta medida, segundo ele, revogou automaticamente o decreto anterior que continha os erros e a liminar que reduziu a tarifa para R\$ 0,43 perdeu seu efeito, e concluiu afirmando que nenhum juiz iria conceder liminar a um mandado de segurança ou ação civil pública que questionasse o arredondamento de preço através de um aumento da passagem de ônibus, porque o juiz *“vai respeitar o princípio de independência dos poderes e o prefeito é o único que tem a prerrogativa para reajustar a tarifa”*.⁸⁹

Outro tributarista José Eduardo Regina, também não acreditava no sucesso de uma medida judicial contra o aumento, mas com outra versão:

“O que está causando muita confusão é que as pessoas estão confundindo o atual plano como o Plano Cruzado. Desta vez não há congelamento, ninguém é obrigado a manter os preços. (...)”

⁸⁷ - Jornal FSP, 15 de junho de 1994, p. 7-1

⁸⁸ - Jornal Correio Popular de 8 de julho de 1994, caderno Cidades, p. 3

mesmo a Lei Antitruste é instrumento que dificilmente poderá ser aplicado porque é subjetiva e é tecnicamente complicado comprovar abuso de preço. (...) é impossível para o governo comparar preços e dizer que foi abuso.”

No entanto o mais importante para o analista é que a economia e as relações comerciais continuem funcionando normalmente: *“Eu quero é que a cidade funcione. Se para isso for necessário que a tarifa de ônibus vá para R\$ 0,50, que vá”*.⁹⁰

Finalmente, há oitenta e três dias das eleições e sob a ameaça do ministro da Fazenda Rubens Ricúpero, de recorrer ao Judiciário contra a Prefeitura de Campinas, o prefeito recuou dizendo: *“Se ficar constatado que a tarifa pode ser reduzida, iremos fazê-lo com a maior boa vontade”*.⁹¹

O ano de 1995 começa com doze bairros da região do Campo Grande sem ônibus, devido às chuvas. A ausência dos coletivos foi justificada pelo diretor de Serviços Urbanos da Secretaria de Ação Regional Oeste (SAR - OESTE) José Luiz Cezar, que as ruas não se encontravam em condições adequadas de tráfego devido a uma prosaica falta de cascalho.

Em fevereiro, o secretário de Transportes, em entrevista ao jornal Correio Popular⁹² anunciou a privatização das seis linhas de ônibus que o poder público mantinha, a 4.80 no Centro e cinco outras no Campo Grande. Esquecendo-se que no início de seu governo não incorporou a linha Itajai-Centro, superavitária que lhe daria o equilíbrio financeiro, preferindo repassá-la a outra empresa privada, a VISCA na tentativa de justificar a medida a ser tomada afirmou: *“A operação das linhas pela EMDEC era inviável. Tínhamos que conviver com a burocracia, que acabava aumentando os nossos custos”* e completou citando o fato da EMDEC Operadora ser uma empresa pública exigia a publicação de editais nos jornais da cidade para qualquer serviço a ser executado, o que encarecia o custo final do serviço oferecido pela empresa.

Outro motivo seria que a empresa fechou o ano de 1994 com um déficit operacional de R\$ 1 milhão *“Este custo adicional parece ser fruto de cambalachos ou malversação do dinheiro público. Mas, na realidade, fazendo o máximo de esforço, ainda tínhamos prejuízos”*

⁸⁹ - idem...p.3

⁹⁰ - ibidem...p.3

⁹¹ - Jornal Correio Popular, 11 de julho de 1994, p.1

⁹² - Entrevista publicada a 4 de fevereiro de 1995 no caderno Cidades, p. 1

Agindo desta forma o secretário devolve à iniciativa privada as mesmas linhas que foram objeto de encampação pelo município em 1991, dado o caos que estas mesmas empresas promoveram na região. Com isso desconsiderou, em nome dos interesses particulares, os 35000 passageiros diários da região mais carente da cidade.

Após informar que os trinta e oito ônibus da empresa seriam leiloados, dirigiu-se aos funcionários da empresa:

“o encerramento da operação não elimina a responsabilidade da EMDEC em garantir o transporte para uma das populações mais carentes da cidade. Ao contrário, a transferência das linhas para a iniciativa privada certamente trará uma melhoria de qualidade que o Poder Público, hoje, se sente incapaz de oferecer”.

Consumada a privatização, a Prefeitura de Campinas desembolsa R\$ 400 mil de indenizações aos funcionários da EMDEC, demitidos com a transferência das linhas para a VISCA⁹³; além de absorver 25 funcionários entre seu gerenciamento e diretoria técnica; patrocinar a estabilidade de outros vinte, entre sindicalistas e cipeiros e decidir sobre outros nove, em licença de saúde, ameaçados de demissão.

Ao se pronunciar em outro jornal,⁹⁴ todavia, o secretário colocou outra razão para o fechamento da empresa: a EMDEC não registrou um déficit operacional de R\$ 1 milhão como anunciou e sim *“a operação de linhas por parte da EMDEC gera um prejuízo anual ao sistema de R\$ 700 mil.”*

Mesmo sendo verdadeira a primeira versão, a experiência com a iniciativa privada na área, pela TUGRAN, foi sofrível, porém fica claro que a segunda versão é mais coerente com a já histórica preocupação de se manter o equilíbrio financeiro para se garantir o lucro empresarial no sistema.

As palavras do vereador César Nunes (PT) quando ingressou com uma liminar na justiça contra o secretário *por “sucateamento da EMDEC e má administração pública”* são esclarecedoras:

*“ A EMDEC tinha há dois anos 77 ônibus. Todas as empresas de Campinas cresceram nos últimos tempos menos a EMDEC. Aos poucos a prefeitura foi parando de investir no setor para alegar déficit financeiro”.*⁹⁵

⁹³ - A VISCA, a 11 de fevereiro de 1996, através de seu advogado José Carlos Furigo pediu a criação de um plantão na área do 11º Distrito Policial, onde atua sua empresa.

⁹⁴ - Jornal FSP de 4 de fevereiro de 1995, p.7-2

O próprio secretário confirma a opção privatista ao afirmar:

*“A decisão também é política. Em outras áreas, com Saúde e Educação, a administração não consegue parceria para investimentos. Já nos transportes a facilidade de encontrar parceiros com a iniciativa privada é mais fácil”.*⁹⁶

O Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Campinas e Região, ameaçou contestar juridicamente a privatização e através de seu diretor Lúcio Rodrigues⁹⁷ levantou duas questões, a primeira que *“as razões da privatização não estão devidamente explicadas”* e que ela não seria a solução para um saneamento da empresa, cuja dívida atingia US\$ 7 milhões, segundo o economista Fernando Vaz Pupo, contratado pela entidade. A segunda refere-se ao atendimento aos usuários: *“A EMDEC fazia um transporte decente. A VISCA só vai visar lucro.”*

O mesmo Sindicato torna público um relatório obtido junto a EMDEC, que faz o levantamento das multas no período de 30 de janeiro de 1993 a 30 de novembro de 1994. Nele, as empresas cometeram 1.640 infrações, cujo valor se ressarcido aos cofres públicos totalizariam R\$ 703.574,00 ou 1.563.500 passagens à época.

O secretário de Transportes admite que as empresas inviabilizam o pagamento destas multas: *“sempre entram com recursos e a decisão sobre a multa acaba durando até mais de dois anos.”*⁹⁸

No entanto afirma, pirotécnicamente, que este problema será resolvido até o próximo mês de maio quando todos os ônibus da frota urbana serão fiscalizados através de uma tecnologia denominada Geoposicionamento de Satélites - GPS, onde 21 satélites substituiriam os fiscais.

O secretário executivo da TRANSURC, Valério Lenzi respondeu que a contestação está dentro do direito de defesa porque pode haver falhas humanas e por isso concordou com o GPS, pois este trará maior confiabilidade para a aplicação de eventuais multas.

Um fato contraditório vem demonstrar como a ausência de uma avaliação externa exercida pelos trabalhadores sobre a burocracia permite algumas aberrações, proporcionadas neste caso pelo abrigo da mesma legenda nos níveis federal e municipal: na última pesquisa DataFolha sobre *“As*

⁹⁵ - idem ...p.7-2

⁹⁶ - ibidem... p.7-2

⁹⁷ - Jornal Correio Popular, 7 de fevereiro de 1995, caderno Cidades p.3

⁹⁸ - idem...p.3

*Duas Faces de Campinas*⁹⁹ divulgada ao final de 1993, as respostas espontâneas da população indicavam que das oito principais desvantagens de se morar na cidade, a metade se referia ao transporte e trânsito: em segundo lugar o transporte urbano ruim; em terceiro está o ônibus caro e em oitavo o trânsito caótico. Apesar da degradação que continuou sofrendo, como vimos, ao final de 1995 o projeto da prefeitura tucana na área de Gestão de Transporte e Trânsito recebe o aval do governo federal e é sugerido para ser incluído no catálogo das Cem Boas Práticas Urbanas da ONU.¹⁰⁰

Neste nível de análise cabe a observação de Heller¹⁰¹ *“a elaboração teórica não pode jamais determinar o privilégio dos intelectuais definirem a única interpretação justa e possível. A atividade dos intelectuais deve ser comparada a uma atividade de “serviço”. Os intelectuais elaboram teorias e alternativas, depende das massas aceitá-las ou não. Se uma teoria corresponde aos carecimentos delas, será aceita; tornar-se-á, então, uma força concreta, material. Mas se for rechaçada, o erro não estará nas massas e sim na teoria”*.

Podemos afirmar que a característica desse governo, além da devolução, de fato, do controle da operação e da arrecadação aos empresários foi a prioridade dada ao trânsito como a retomada e implementação de um projeto da administração anterior para melhorar a circulação na área central da cidade: o Projeto Rótula.

Dá-se ênfase à segurança ao estabelecer-se o uso obrigatório do cinto de segurança; ao incrementar-se o Programa de Educação no Trânsito - PETE - voltado às escolas de primeiro grau e por último ao ampliar a colocação de radares e lombadas eletrônicas. Essa administração ao seu término, além de suprimir todos os benefícios sociais do sistema ainda dobrou o valor médio da tarifa: de US\$ 0,43 ao assumir em janeiro de 1993 para US\$ 0,85¹⁰² ao final de 1996.

⁹⁹ - Jornal FSP, 19 de novembro de 1993, p.3-7

¹⁰⁰ - Este resultado foi divulgado pelo jornal FSP de 30 de janeiro de 1996 p.3-1

¹⁰¹ - Heller, 1982, p. 22...apud Carlos, Ana F.A . ob. cit. p. 27

¹⁰² - Jornal Correio Popular, Campinas, 14 de março de 1997, p. 4

Anexo III: São estas as leis do período.

- Decreto 11069 de 4 de janeiro de 1993 que estabelece reajuste nas tarifas do STUCC.
- Decreto 11086 de 29 de janeiro de 1993 que estabelece reajuste nas tarifas do STUCC.
- Decreto 11092 de 11 de fevereiro de 1993 que dispõe sobre a ampliação da venda do “Passe Popular”.
- Lei 7457 de 1 de março de 1993 altera a lei 6044 de 11 de abril de 1989 que dispõe sobre a isenção de pagamento ao idoso, portador de deficiência, etc. (proibida a execução pelo decreto 11179 e revogada a 2 de janeiro de 1995 pela lei 8244).
- Decreto 11101 de 02 de março de 1993 que estabelece reajuste nas tarifas do STUCC.
- Lei 7458 de 4 de março de 1993 que garante o acesso e a locomoção interna nos ônibus urbanos as pessoas portadoras de deficiência e outras que especifica, sendo revogada pela lei 8244 de 2 de janeiro de 1995.
- Decreto 11107 publicado no DOM n. 5683 de 9 de março de 1993 que dispõe sobre o conselho municipal tarifário com doze entidades.
- Decreto 11108 publicado no DOM n. 5683 de 9 de março de 1993 que determina cobrança tarifa na linha 5.18 - “Bola Azul” (circular gratuita)
- Lei 7464 de 15 de março de 1993 que acrescenta inciso ao artigo 1º da lei 6044 de 11 de abril de 1989, autorizando isenção ao Comissário de Menor. Essa lei foi revogada pela lei 8244 de 2 de janeiro de 1995.
- Decreto 11132 de 31 de março de 1993 que estabelece reajuste nas tarifas do STUCC.
- Decreto 11154 de 30 de abril de 1993 que estabelece reajuste nas tarifas do STUCC.
- Decreto 11158 de 4 de maio de 1993 que altera o anexo I do decreto municipal 9440 de 11 de fevereiro de 1990.
- Decreto 11173 de 31 de maio de 1993 que estabelece reajuste nas tarifas do STUCC.
- Decreto 11179 de 15 de junho de 1993 que proíbe a execução das leis que tratam da isenção de pagamento da tarifa do STUCC ao idoso: leis 7457 de 1 de março de 1993 e da lei 7464 de 15 de março de 1993.
- Lei 7561 de 13 de julho de 1993 que dispõe sobre a exigência de que o IPVA e o licenciamento dos veículos do STUCC e de fretamento sejam recolhidos em Campinas.
- Lei 7563 de 13 de julho de 1993 que dispõe sobre dispositivos de segurança nos ônibus do STUCC. As portas dos novos veículos não poderão abrir com este em movimento.
- Decreto 11221 de 30 de julho de 1993 que estabelece reajuste nas tarifas do STUCC.
- Lei 7585 de 23 de agosto de 1993 institui a obrigatoriedade da existência de quadros informativos sobre horários das linhas regulares nos ônibus coletivos urbanos.
- Decreto 11265 de 30 de agosto de 1993 que estabelece reajuste nas tarifas do STUCC.
- Decreto 11287 de 20 de setembro de 1993 que dispõe sobre a venda do “Passe Popular”.

- Decreto 11304 de 4 de outubro de 1993 que estabelece reajuste nas tarifas do STUCC.
- Decreto 11326 de 25 de outubro de 1993 que estabelece reajuste nas tarifas do STUCC.
- Decreto 11329 de 25 de outubro de 1993 que estabelece reajuste nas tarifas do STUCC.
- Decreto 11383 de 29 de novembro de 1993 que estabelece reajuste nas tarifas do STUCC.
- Decreto 11384 de 29 de novembro de 1993 que estabelece reajuste nas tarifas do STUCC.
- Lei 7748 de 29 de dezembro de 1993 que dispõe sobre a criação da Câmara de Compensação Tarifária em Campinas.
- Decreto 11427 de 30 de dezembro de 1993 que estabelece reajuste nas tarifas do STUCC.
- Decreto 11433 de 3 de janeiro de 1994 que regulamenta a lei municipal 7585 de 23 de agosto de 1993 que institui obrigatoriedade dos quadros informativos de horários das linhas regulares de ônibus urbano.
- Decreto 11443 de 28 de janeiro de 1994 que estabelece reajuste nas tarifas do STUCC.
- Decreto 11445 de 28 de janeiro de 1994 que estabelece reajuste nas tarifas do STUCC.
- Decreto 11461 de 25 de fevereiro de 1994 que estabelece reajuste nas tarifas do STUCC.
- Decreto 11463 de 25 de fevereiro de 1994 que estabelece reajuste nas tarifas do STUCC.
- Lei 7782 de 14 de março de 1994 que autoriza a compra de 100 passes para os estudantes que tiverem comprovada necessidade. Revogada pela Lei 8244 de 2 de janeiro de 1995.
- Lei 7784 de 17 de março de 1994 que obriga as empresas permissionárias de transporte coletivo a manterem o livro de registro de ocorrência nos veículos.
- Decreto 11470 de 21 de março de 1994 que dispõe sobre a venda do “Passe Estudante”.
- Decreto 11477 de 30 de março de 1994 que estabelece reajuste nas tarifas do STUCC.
- Lei 7850 de 22 de abril de 1994 que dispõe sobre a obrigatoriedade de destinação de espaços publicitários nos ônibus do STUCC para a divulgação de campanhas educacionais na área de saúde pública.
- Decreto 11509 de 29 de abril de 1994 que estabelece reajuste nas tarifas do STUCC.
- Decreto 11525 de 31 de maio de 1994 que estabelece reajuste nas tarifas do STUCC.
- Decreto 11530 dispõe sobre a inutilização de passe de papel.
- Decreto 11544 de 20 de junho de 1994 que estabelece reajuste nas tarifas do STUCC.
- Decreto 11549 de 30 de junho de 1994 que estabelece a conversão das tarifas do STUCC para o real.
- Decreto 11556 de 6 de julho de 1994 que estabelece reajuste nas tarifas do STUCC.
- Decreto 11559 de 12 de julho de 1994 que estabelece reajuste nas tarifas do STUCC.
- Lei 7992 de 4 de agosto de 1994 que cria o fundo municipal de transportes e dá outras providências.
- Lei 7993 de 04 de agosto de 1994 que estabelece diretrizes para o planejamento, gestão, operação e financiamento do Sistema de Transportes Coletivos de Campinas - SISTUC, cria o Fundo Municipal de Transportes e dá outras providências.

- Decreto 11587 de 11 de agosto de 1994 que estabelece alterações na validade do “Vale Transporte”.
- Decreto 11590 de 17 de agosto de 1994 que estabelece novo valor para o “Passe Troco”.
- Decreto 11628 de 28 de setembro de 1994 que dispõe sobre a retirada de circulação das fichas na cor vermelho-tijolo.
- Lei 8182 de 1994 (não conseguimos localizar sua disposição)
- Lei 8244 de 1 de dezembro de 1994 autoriza o sistema de comercialização e arrecadação automática de tarifas do município de Campinas criando apenas 5 tipos de bilhetes: Unitário, Passe Social Simples, Passe Social Integrado, Vale Transporte e Escolar, revogando 17 leis anteriores.
- Lei 8295 de 13 de janeiro de 1995 que dispõe sobre o atendimento e autuação de reclamações concernentes ao transporte público urbano.
- Decreto 11726 de 31 de janeiro de 1995 que estabelece novas finalidades para as fichas de cor azul e verde do STUCC.
- Lei 8310 de 17 de março de 1995 que autoriza o município a criar paradas de ônibus alternativas para atendimento de usuários do transporte coletivo após às 22:00hs.
- Decreto 11826 de 30 de maio de 1995 que estabelece reajuste nas tarifas do STUCC.
- Decreto 11872 de 5 de julho de 1995 que estabelece nova forma de comercialização do “Passe Desemprego”.
- Decreto 11909 de 31 de julho de 1995 que estabelece a forma de comercialização dos passes social, simples, escolar, operário, vale transporte bem como a distribuição do passe livre e os respectivos locais de vendas de passes e cadastramento.
- Decreto 11999 de 17 de outubro de 1995 que altera o anexo I do decreto 9440 de 11 de fevereiro de 1988.
- Decreto 12000 de 17 de outubro de 1995 que revoga a permissão onerosa do STUCC outorgada à Viação Itacolomy Turismo Ltda - VITA.
- Lei 8554 de 31 de outubro de 1995 dá nova redação ao artigo 7, da lei 8182 de 21 de dezembro de 1994, que “dispõe sobre a penalidade para empresas permissionárias de transportes coletivo aos motoristas que desrespeitarem os idosos, revigora a lei 6375 de 4 de janeiro de 1991 e dá outras providências.
- Lei 8616 de 4 de dezembro de 1995 que dispõe sobre a isenção de tarifa de transporte coletivo urbano ao incapacitado por deficiência.
- Decreto 12103 de 20 de dezembro de 1995 que dispõe sobre preço público devido pelas permissionárias do STUCC.
- Decreto 1211 de 26 de dezembro de 1995 que determina a retirada de circulação das fichas plásticas.
- Lei 8719 de 27 de dezembro de 1995 que dispõe sobre obrigações, infrações, penalidades e recursos relativos ao STUCC. Revoga a Lei 8554 de 31 de outubro de 1995 que pune os motoristas que não respeitarem os idosos.
- Decreto 12136 de 30 de janeiro de 1996 que estabelece reajuste nas tarifas do STUCC.
- Decreto 12211 de 21 de maio de 1996 que estabelece reajuste nas tarifas do STUCC.

- Lei 8847 de 27 de maio de 1996 que obriga a Setransp/Emdec à credenciar os usuários de transportes coletivos que apresentem comprometimento físico e se sintam constrangidos ao passarem nas catracas dos coletivos urbanos de Campinas.
- Lei 8860 de 19 de junho de 1996 que altera os incisos II, IV, V, VI, VII e IX e acrescenta o inciso X ao artigo 2º da lei 7947 de 27 de junho de 1994 sobre o Conselho Municipal de Transporte.
- Lei 8893 de 16 de julho de 1996 que autoriza o executivo a fornecer passes de ônibus às entidades assistenciais que ministram cursos profissionalizantes ou atendam menores de rua, dando-lhes amparo.
- Decreto 12432 de 6 de dezembro de 1996 que estabelece reajuste nas tarifas do STUCC.
- Lei 9154 de 16 de dezembro de 1996 que autoriza a venda de 100 passes escolares para alunos que residam em bairro afastado da escola.

1.4.1 - O GOVERNO FRANCISCO AMARAL/CARLOS CRUZ

Na segunda fase deste último período, tivemos a volta de Francisco Amaral, pelo Partido Progressista Brasileiro - PPB, ao comando do Executivo, tendo como vice-prefeito Carlos Cruz do Partido do Movimento Democrático Brasileiro - PMDB - “Chico Amaral” como é conhecido inicia seu governo vetando, a 7 de janeiro, o projeto do líder do Partido da Frente Liberal, vereador Cid Ferreira, aprovado ao final do governo anterior que propunha o fim da isenção de Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza - ISSQN - às seis permissionárias de ônibus da cidade.

A administração pepebista alegou que *“se a isenção caísse, o valor do imposto a ser pago pelas permissionárias seria repassado automaticamente para o preço da tarifa, hoje fixada em R\$ 0,85”*¹⁰³ ou US\$ 0,85 pois à época ainda havia a equivalência entre as duas moedas.

Em março a Câmara Municipal derruba o veto do prefeito, permitindo assim o encerramento da chamada Câmara de Compensação Tarifária do Sistema de Transporte Coletivo de Campinas.

Sobre este assunto o ex-secretário Jurandir Fernandes manifestou-se em um artigo intitulado *Rumo ao Passado*¹⁰⁴ onde diz: *“(…)Com o fim da Câmara de Compensação voltamos ao cada um prá si entre os empresários de ônibus. Aqueles que saíram ganhando com o fim da compensação terão gordos sobre-lucros. Os que saíram perdendo certamente farão os devidos ajustes para saírem do*

¹⁰³ - Jornal Correio Popular, Campinas, 14 de março de 1997, p. 4

prejuízo. Como? Reduzindo frota, não cumprindo horários e reduzindo itinerários das linhas menos rentáveis e principalmente deixando de investir em frota nova.(...)”

Também neste início de governo o Tribunal de Justiça acata, por unanimidade, pedido de intervenção no município feito em 1995, em razão da prefeitura não ter pago a dívida de R\$ 10 milhões junto à Companhia Campineira de Transporte Coletivo, a CCTC. Esta dívida é originária do afastamento desta companhia das áreas 2 e 3 do sistema de transporte coletivo urbano de Campinas, na administração Magalhães Teixeira em 1983.

A empresa recorreu à Justiça alegando quebra de contrato e venceu. Como os precatórios emitidos não foram pagos, geraram o decreto de intervenção no município sem que, no entanto, até dezembro de 1999 o governador Mário Covas nomeasse o interventor.

Sobre assunto similar, o novo secretário de Transportes Amando Coelho foi chamado para depor em nova CEI da Câmara Municipal, que agora investiga a dívida da Prefeitura para com as empresas de transportes, dívida essa de R\$21 milhões assumida ainda em agosto de 1992 na gestão de Jacó Bittar¹⁰⁵.

Em julho de 1997 o presidente da Ferrovias Paulistas S.A - FEPASA - propõe a venda das instalações e dos trens do Veículo Leve sobre Trilhos - VLT - implementado parcialmente no governo Bittar e desativado em 1994 no segundo governo Magalhães Teixeira.

Neste mês os fiscais da SETRANSP apoiados pela Polícia Militar apreendem 14 peruas Kombi e um ônibus que faziam o chamado transporte alternativo na região sudoeste, mais precisamente no corredor da avenida Amoreiras, local onde se concentra a maior frota de transporte urbano: 30 linhas e o maior número de usuários por região, cerca de 60 mil. A respeito o secretário de Transportes afirmou que a “blitz” deveria desestimular o transporte clandestino de passageiros, apesar que

“ o transporte clandestino não compete com o transporte coletivo urbano, que circula 18 horas por dia, enquanto os perueiros não.”

¹⁰⁴ - Jornal Correio Popular, 23 de março de 1997, p.3

¹⁰⁵ - Já haviam sido ouvidos pela Comissão os depoimentos do empresário João Duarte Filho, presidente da TRANSURC e do técnico da EMDEC Eilson Folgosi na intenção de comprovar a existência da dívida.

Concluiu dizendo que a frota de 850 ônibus é suficiente para os usuários.¹⁰⁶ No mês seguinte diante da formação da primeira associação de perueiros, a Transportes Alternativos de Campinas - TACAMP, que inicia o cadastramento destes trabalhadores, o secretário reafirmou a impossibilidade de regulamentar esta atividade e declarou:

*“Não há necessidade nem condições para isso. Nós temos é que melhorar o transporte coletivo, as linhas, renovar a frota.”*¹⁰⁷

Nesta mesma linha de raciocínio se manifestou o presidente da TRANSURC João Duarte Filho perante a Comissão Especial de Estudo - CEE da Câmara Municipal que analisava a viabilidade de legalização do transporte alternativo, quando, denominando esse tipo de atividade de pirata e clandestino, fez questão de deixar claro para os vereadores que compunham a Comissão que não há possibilidade de perueiros e ônibus trabalharem juntos no transporte coletivo de passageiros.

Diante da enorme aceitação popular e da intensa mobilização da categoria, o prefeito promulga a Lei 7.787 de 1994¹⁰⁸ que regulamenta o transporte alternativo em Campinas, mas que é considerada inconstitucional pela sua própria Secretaria Municipal de Negócios Jurídicos¹⁰⁹ tornando clandestina a atuação dos “perueiros”, como são conhecidos. Entretanto, a 9 de setembro, é o próprio secretário de Transportes, Amando Coelho que anuncia o encaminhamento dentro de 30 dias à Câmara Municipal de um projeto de lei que regulamenta o transporte alternativo na cidade e antecipadamente esclarece que não haverá limite de cadastrados, *“Legalizaremos tantos quantos se inscreverem”*.¹¹⁰

Neste mesmo mês são implantadas dez lombadas eletrônicas pela iniciativa privada¹¹¹ além dos 86 pontos de radares já existentes (em dezembro de 1996 eram 64) e outros equipamentos de segurança e fiscalização como 35 novas motos. Estas medidas, segundo a SETRANSP, resultam no registro de 78 mil infrações em junho e julho, 105% a mais que o verificado no mesmo bimestre

¹⁰⁶ - Jornal FSP, 18 de julho de 1997, p. 3-1.

¹⁰⁷ - Jornal FSP, 25 de agosto de 1997, p.3-1

¹⁰⁸ - A lei 7.787 é de autoria do vereador Tadeu Marcos (PMDB). Aprovada pela Câmara em 1994, ela sequer chegou a ser regulamentada.

¹⁰⁹ - Para ao secretário dos Negócios Jurídicos Geraldo Bassoli leis deste tipo são privativas do Executivo, “A prefeitura teria que mandar à Câmara projeto de lei que regulamenta concessão de serviços públicos”, disse. Jornal Folha de São Paulo de 29 de agosto de 1997, p. 3-3.

¹¹⁰ - Jornal FSP, 10 de setembro de 1997, p.3-3

¹¹¹ - A empresa Fotosensores é, desde a administração do PSDB, responsável pela instalação e manutenção dos equipamentos recebe 12% do valor total das multas.

em 1996. Isto permite, segundo o próprio secretário, uma arrecadação média mensal de R\$ 1,8 milhão que *“aplicamos em trânsito e em educação de trânsito. Quem quiser entrar na Justiça, pode entrar. Estamos fazendo o correto”*¹¹²

É neste período que o jornal FSP¹¹³ antecipa o teor do relatório conclusivo da CEI que apura a negociação da dívida da EMDEC junto aos permissionários de transporte coletivo, onde o contrato de confissão de dívida, assinado em 25 de agosto de 1992, ao final do governo Bittar, perdoava estas empresas de uma dívida de Cr\$ 17,33 bilhões de Imposto Sobre Serviço de Qualquer Natureza - ISSQN (cerca de US\$ 4 milhões). Outra irregularidades apontada é o superfaturamento de carrocerias, um dos principais itens da planilha de custos, que as empresas haviam declarado 42% a mais nestes gastos. Sobre este assunto o presidente da CEI, vereador Sebastião Arcanjo (PT) comentou: *“Bittar jamais poderia ter assinado esse contrato sem que passasse pela aprovação da Câmara. (...) houve confiança exagerada nas relações entre Prefeitura de Campinas e as empresas de transporte coletivo da época. (...) Foi um negócio entre amigos, que não levou em conta os interesses da população.”*

Bittar respondeu que a confissão da dívida foi uma estratégia para ganhar tempo e evitar possíveis reclamações de empresários, *“O fato de eu ter reconhecido a dívida não significa que ela seria paga. Tentei ganhar tempo”*

Em apenas dois meses o número de peruas triplica, agora são 600 veículos e já são duas as associações: a Transportes Alternativos de Campinas - TACAMP e a Associação dos Motoristas do Transporte Alternativo de Campinas - AMTAC, que cadastram em média 10 novos perueiros por dia. De acordo com essas entidades a expectativa é chegar a 1.800 peruas explorando 180 linhas. Para o coordenador da AMTAC, Carlos Antônio Gomes, o sucesso desta alternativa é reflexo da carência no transporte coletivo.

Para o secretário de Transportes, o próprio mercado deverá adequar a competição entre os transportes por ônibus e peruas *“ Eu tenho avisado há tempos para o pessoal do transporte alternativo ser prudente. O mercado deve mostrar que não precisa do número de perueiros que*

¹¹² - Jornal FSP, 1 de setembro de 1997, p. 3-1

¹¹³ - Jornal FSP, 24 de setembro de 1997, p. 3-2

estão surgindo” Ao mesmo tempo propõe a criação de uma gerência para cuidar do transporte alternativo e escolar, que teriam as mesmas bases de regulamentação.

Também o Sindicato dos Taxistas de Campinas através de seu presidente Rubens da Rosa Góis apresenta um pedido de autorização para a “vantáxi”, uma mistura do sistema de táxi com o transporte em perua “*Seria uma perua ou van com taxímetro. Até quatro passageiros, o motorista cobra a tarifa de táxi. Acima disso, cobra taxa de perua.(...) Não podemos ficar atrás desta disputa. Temos que concorrer, principalmente com as peruas*”.¹¹⁴

Em outubro, um novo aumento da tarifa recoloca a discussão sobre seu superfaturamento, é que desde a implantação do Plano Real, em junho de 1994, seu preço foi de R\$ 0,45 para R\$ 0,95. Se em julho de 1994 com o salário mínimo de R\$ 64,79 era possível comprar 144 passagens, agora o mesmo salário fixado em R\$ 120,00 permite pagar apenas 126 tarifas, dado que por si só evidencia a perda de poder aquisitivo dos passageiros do sistema.

Esse aumento de 111% é mais que o dobro da inflação do período, que foi de 56%, segundo a Fundação de Pesquisas Econômica - FIPE. Como neste período a alimentação sofreu um aumento de 15%; produtos de higiene e limpeza 30,3%; gás de cozinha 52,8%; água e esgoto 63,8%; serviços públicos 95,7%, a tarifa de ônibus passou a ser o segundo maior item a penalizar os 300 mil usuários diários, cativos do transporte coletivo público em Campinas, perdendo apenas para a tarifa da energia elétrica que foi reajustada em 142,65% depois da recente privatização das companhias energéticas.

Para Cândido Ferreira da Silva, professor do Departamento de Economia da PUCCAMP, o reajuste de 111% não se justifica e não está adequado à realidade, além de que as empresas são mal administradas e a Prefeitura, responsável pelo gerenciamento do sistema de transporte público, não exige melhorias na qualidade dos serviços prestados pelo setor, “O sistema de transporte público em nossa cidade não está bem racionalizado”.¹¹⁵

¹¹⁴ - Jornal FSP, 9 de outubro de 1997, p.3-1

¹¹⁵ - Jornal Correio Popular, 12 de outubro de 1997, caderno Cidades, p.11

O relator da CEE que analisa a tarifa, vereador Roberto Fratti (PL) observou: “ As empresas sempre superfaturaram os preços dos itens que compõe a tarifa e a EMDEC é co-responsável nesse absurdo. O usuário, que nada mais é que um consumidor, está sendo lesado”¹¹⁶

O presidente da mesma Comissão, vereador Sebastião Arcanjo (PT), revelou que proporia ao Ministério Público, a partir daquele momento, que o cálculo do reajuste da tarifa de ônibus para futuros reajustes tenha que ser aprovado pela Câmara e tem sua explicação para os aumentos

“As empresas são ineficientes. Isso acaba aumentando o custo do sistema e, para cobrir os prejuízos, a tarifa é reajustada acima do que devia ser”.

O secretário de Transportes, Amando Coelho reagiu afirmando que a partir do início do próximo ano iria realizar um detalhado estudo para começar a reduzir percursos e até mesmo retirar algumas linhas de circulação “*Vamos racionalizar o sistema para evitar que a tarifa acabe sofrendo novos reajustes*” e para reajustar a tarifa de acordo com a inflação bastaria: “*os gastos e despesas poderão ser mais racionalizados*”. Entretanto ele não atribui à ineficiência do sistema o alto custo da tarifa e sim ao fato de que toda cidade tem que ser atendida, inclusive as linhas que são deficitárias “*Não tem outro jeito, o transporte público sempre dependeu de decisões políticas. Se determinam (grifo meu) que um bairro com poucos passageiros em potencial tem que ter uma linha, essa linha será criada, mesmo dando prejuízo*”.¹¹⁷

Para a SETRANSP desde 1991 o sistema de transportes coletivo vem perdendo passageiros, caindo de 15 para 11,5 milhões de passageiros transportados mensalmente, numa redução de 26%; Além de que, alegam que a quilometragem percorrida pelos coletivos aumentou em 31% ou seja de 4,5 para 5,9 milhões de quilômetros por mês fazendo com que o Índice de Passageiros por Quilômetro Rodado, o IPK, caísse de 2,7 para 2,06.

Daí a conclusão do secretário “*Os ônibus passaram a percorrer distâncias maiores, gastando mais com combustível e peças, com menos pessoas pagando passagens. A equação fez a tarifa aumentar*”

¹¹⁶ - idem ...p.11

¹¹⁷ - ibidem ...p. 11

Em novembro, na contra ofensiva do aumento do número de peruas de lotação,¹¹⁸ inicia-se o processo de integração nos transportes, engavetado desde a administração passada, via bilhetagem eletrônica, implementado pela EMDEC em parceria com a TRANSURC com a instalação inicial de catracas eletrônicas em duas das seis empresas do sistema.

Esse tipo de equipamento a ser instalado nos 800 ônibus da frota requererá, segundo a TRANSURC, um investimento de R\$ 6 milhões e a integração prevista se dará através de um cartão, com o qual, a cada crédito, o usuário poderá se utilizar de diferentes linhas dentro do prazo de 75 minutos.

Outras medidas contra as peruas foram: o aumento da repressão policial nos principais corredores e no centro da cidade, até mesmo com a apreensão de peruas vazias e segundo, as rigorosas exigências estabelecidas pela EMDEC para o transporte alternativo:¹¹⁹

- Ser maior de 21 anos
- Possuir carteira de habilitação categoria D
- Morar há no mínimo dois anos em Campinas
- Apresentar atestado de antecedentes criminais
- Apresentar exame psicotécnico
- Possuir curso de direção defensiva
- Possuir apólice de seguro obrigatório para veículo de transporte de passageiro
- Registrar no mínimo um auxiliar de condutor autônomos
- Possuir veículo com idade mínima de dois anos na data da inscrição
- O veículo deve estar no nome do perueiro
- O veículo deve ter placa de Campinas
- O veículo deve estar equipado com tacógrafo
- Depois de seis meses de regulamentação, só poderão ser registrados veículos na cor branca
- Os veículos terão de ser vistoriados semestralmente pela EMDEC
- A licença será renovada anualmente

¹¹⁸ - Em março de 1998 seriam mais de 2.000. Para a Associação dos Motoristas do Transporte Alternativo de Campinas - Amtac - 40% destas peruas não devem ser aprovadas na vistoria a ser feita pela Emdec para regularizá-las. Esta última contesta os números apresentados alegando circularem apenas 900 peruas. Jornal Correio Popular, Campinas, 16 de março de 1998, p. 3

¹¹⁹ - Jornal do Perueiro, Campinas, novembro de 1997, p.7

- Os lotações não poderão operar a menos de 100 metros dos terminais de ônibus
- As peruas e vans não poderão embarcar nem desembarcar passageiros nos pontos de ônibus
- Os lotações terão que transportar gratuitamente idosos com mais de 65 anos
- Os perueiros não serão obrigados a cumprir horário nem itinerários predeterminados.

Mais dificuldades para os perueiros viriam da recém criada CEE do Transporte Alternativo da Câmara Municipal que apresenta um substitutivo ao projeto de lei elaborado pela SETRANSP, onde segundo declaração do presidente desta comissão vereador Roberto Frati (PL) é para preservar o sistema formal de transportes que vem sofrendo com a concorrência das peruas, que só no último mês havia perdido 1,5 milhões de passageiros.

Aqui fica explícita a preocupação, também do Legislativo, de se preservar o capital e não as opções que favoreceriam os passageiros.

Para tanto o projeto propõe a fixação da tarifa das peruas em R\$ 1,20 contra os R\$ 0,95 dos ônibus; obriga a EMDEC a estabelecer linhas e itinerários fixos e um limite para o número de perueiros cadastrados; estabelecer dois turnos distintos de trabalho para as peruas, metade da frota trabalharia das 5h às 14hs e a outra metade das 14h às 24 hs, não podendo o mesmos motoristas e veículos “dobrarem” o período; além da criação de um disque-reclamações exclusivo para o transporte alternativo.

O secretário dos Negócios Jurídicos Alvaro César Iglesias, interfere na situação descartando a proibição da atividade dos perueiros pois, “Proibir o que a população de Campinas está dando mostras de aprovação poderia causar comoção” não obstante deixe clara sua posição pessoal ao afirmar que a catraca eletrônica é a solução para o fim da queda de passageiros nos ônibus urbanos uma vez que os passes de papel são utilizados como moedas pelos perueiros, aqueles estão fadados ao desaparecimento. Como a prefeitura deu prazo de seis meses para a eliminação desse tipo de passe, a situação se normalizaria em breve, ou seja mesmo com a maciça aprovação popular, deve-se buscar saídas para preservar o monopólio.

Finalmente a TRANSURC resolve se manifestar e através de sua assessoria de imprensa informa que a regulamentação dos perueiros não é a alternativa apontada pelos empresários para o sistema e sim a melhoria da estrutura viária. Defendem a criação de corredores exclusivos de ônibus,

sincronização dos semáforos e a eliminação de barreiras físicas, como as lombadas e os buracos. Essas medidas aumentariam a velocidade dos ônibus e a qualidade do serviço.¹²⁰

Em novembro o Sindicato dos Condutores de Campinas¹²¹ sai às ruas com cerca de 400 motoristas e cobradores de ônibus num ato de protesto em represália à evasão de passageiros para o sistema alternativo de transporte e pela demissão de 200 funcionários pela patronal TRANSURC.

A Viação Rápido Luxo, responsável por 9,5% da frota de ônibus urbanos propõe uma saída alternativa à perda de passageiros, um sorteio de R\$ 3.000 por mês entre seus passageiros. A medida, segundo o gerente da empresa Adriano Maçaira, é provisória e tomada em caráter emergencial.

Ao final de 1997, dois fatos prosaicos ressaltam a cotidiana orientação das práticas burocráticas, o primeiro é quando a juíza Gisela Ruffo da 5ª. Vara Cível de Campinas, concede uma liminar determinando a suspensão do processo licitatório dos parquímetros eletrônicos por existirem indícios de violação dos requisitos formais relativos a este processo; O segundo é a Prefeitura, que isenta mensalmente as empresas de ônibus do ISSQN no total de R\$ 800 mil, o equivalente a quase um milhão de passagens, vir a público através de seu secretário de Educação, Paulo de Tarso Soares, afirmar que a prefeitura não tem verbas para custear o transportes de 200 crianças que residem em bairros com carência de vagas e de escolas.¹²²

No primeiro trimestre de 1998 o Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Campinas e Região lança uma campanha com a distribuição de 20 mil panfletos e 5 mil cartazes defendendo a legalização de apenas 200 peruas que teriam que cumprir linhas e horários, sendo integradas ao sistema formal de transporte coletivo. O Sindicato também ameaça entrar na justiça contra a EMDEC sob a acusação de omissão em não fiscalizar os “perueiros” que atuam clandestinamente na cidade.

A advogada do sindicato, Kátia Gomide declarou que a entidade está fazendo um levantamento fotográfico de irregularidades cometidas pelos perueiros, como dirigir sem o cinto de segurança e

¹²⁰ - Jornal FSP, 9 de dezembro de 1997, p.3-1.

¹²¹ - O Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários Anexos de Campinas e Região é o segundo maior do Estado de São Paulo com 7 mil trabalhadores sindicalizados e 12 mil representados. Só é menor que o da Capital que tem 30 mil sindicalizados e 40 mil trabalhadores no setor.

¹²² - Jornal FSP, 12 de dezembro de 1997, p.3 -3.

empregar menores de 14 anos como cobradores, para anexar à ação que será protocolada na Justiça.¹²³

A AMTAC alertou que dos dois mil perueiros que atuam no sistema informal, 40% não teriam condições de conseguir a permissão para atuar no futuro Serviço Alternativo de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros - SATCU, devido as condições de seus veículos. O ex-secretário Jurandir Fernandes, coerente com sua habitual defesa das empresas de ônibus, ouvido pela imprensa declarou: *o perueiro não consegue ter recurso suficientes para realizar a manutenção do veículo e renovar a frota e ainda ter lucro, por isso acontece o sucateamento*”¹²⁴

Tomando isto por verdadeiro, deve-se lembrar que os empresários que desfrutam da inclusão na tarifa dos custos de manutenção e mesmo de depreciação, também não as realizam.

A associação patronal, a TRANSURC, em ofício enviado a 20 de março ao Sindicato informou que a partir desta data deixaria de fornecer aos seus trabalhadores cestas básicas, vales refeições e cortaria o subsídio no convênio médico dos trabalhadores em virtude da perda, para o transporte alternativo, de 27% no volume de passageiros transportados, em uma clara indução à greve.

E como praxe, a cada novidade a imprensa busca a opinião dos técnicos especializados, neste caso o professor-assistente do Departamento de Geotecnia e Transporte da Faculdade de Engenharia Civil da UNICAMP, Carlos Alberto Bandeira Guimarães que defende a necessidade de um estudo detalhado do transporte: *“O estudo teria de indicar o padrão de viagens da cidade. Por exemplo, identificar quem utiliza o transporte para lazer ou para trabalho”* assim seria possível organizar a participação das peruas no transporte da cidade, que seriam um complemento dos ônibus. *“O sistema estava passando por uma fase de melhorias, com a construção de terminais de ônibus. O projeto (que autoriza o transporte alternativo) vai colaborar com a desorganização do que estava cada vez mais organizado.”*

Perguntado sobre o VLT disse que a sua reativação só faz sentido se houvesse integração com o sistema de ônibus.¹²⁵

¹²³ - Jornal Correio Popular, 7 de março de 1998, caderno Cidades, p. 3

¹²⁴ - Jornal Correio Popular, 16 de março de 1998, caderno Cidades, p. 3

¹²⁵ - Jornal FSP, 31 de março de 1998, p.3-3

Na tentativa de dificultar sua aprovação, o projeto do transporte alternativo recebeu 37 emendas, algumas das quais inviáveis, como a proposta pela vereadora Ester Viana (PSDB) exigindo saída de emergência nas peruas.

Finalmente é aprovada pela Câmara Municipal, 30 de março a Lei que regulamenta o transporte alternativo, agora denominado Sistema de Transporte Alternativo Municipal - STAM.

Após a sessão na Câmara seguiu-se uma violenta manifestação dos motoristas e cobradores que paralisaram à força, o sistema de transportes coletivos retirando passageiros dos ônibus que circulavam, agredindo os “perueiros” que trabalhavam e apedrejando seus veículos. Para os manifestantes isso era uma resposta à população por ter escolhido a outra modalidade de serviço de transporte.

Destaquemos no entanto as afirmações do presidente do Sindicato dos Condutores, Mário de Oliveira Santana ao afirmar já ter pronto o pedido de liminar contra a legalização das peruas e que seria encaminhada no dia seguinte, ação esta baseada no fato de que a legalização promove o rompimento do equilíbrio econômico-financeiro do sistema de transporte coletivo, item previsto no contrato existente entre a Prefeitura e as seis permissionárias de ônibus na cidade, *“Como o projeto desrespeita um contrato existente a 16 anos, a administração municipal está sujeita a ter que pagar uma grande indenização às empresas de ônibus, que também estão se preparando para ingressar na Justiça pelo mesmo motivo.”*¹²⁶

Contrariando o habitual rigor com que sempre agiu contra os alternativos, desta vez a cúpula da Polícia Militar, representada pelo comandante regional da corporação coronel Máximo França Filho e pelo comandante interino do 8º Batalhão major Fernando Galasso, reuniu-se com o prefeito Francisco Amaral e discutiam como desobstruir a avenida defronte à prefeitura bloqueada por inúmeros ônibus. enquanto manifestantes e populares se enfrentavam.

No dia seguinte o Sindicato decretou uma greve que resistiu por 40 horas. O episódio teve seu desdobramento na Câmara onde o vereador Roberto Frati promete dedicar seu mandato à realização de uma nova concorrência pública no setor de transporte coletivo por ônibus, uma vez que “das oito empresas de 1992, restam agora apenas dois grupos econômicos.”

¹²⁶ - Jornal Correio Popular, 31 de março de 1998, caderno Cidades, p. 3

Além do temor de um monopólio, como foi a CCTC, há também as condições do serviço oferecido pelas empresas: veículos mal conservados; atraso nos horários; passagens elevadas, entre inúmeras outras deficiências, que poderiam ser sanadas segundo o vereador,¹²⁷ pelo modelo de Belo Horizonte onde 80 empresas disputaram uma concorrência pública, sendo habilitadas 46.

O deputado estadual, Vanderlei Simionato (PTB) ex-vice prefeito e candidato derrotado de Magalhães Teixeira à sucessão em 1988, observa “*A questão não é apenas legalizar os perueiros, mas sim criar um sistema que permita a integração do sistema ônibus e perua. Não tem sentido os dois sistemas estarem em franca concorrência, disputando as mesmas linhas, parando nos mesmos pontos.*”¹²⁸ (grifo meu)

O presidente da TRANSURC, Armando Corrêa Damasceno negou que os empresários tivessem qualquer parcela de responsabilidade na paralisação, uma vez que esta foi provocada pelos boatos de demissão divulgados pelos perueiros, todavia admitiu que toda empresa que passa por dificuldades financeiras precisa conter seus gastos.

O tesoureiro de Sindicato dos Condutores afirmou que os perueiros não são culpados pela situação porque são apenas massa de manobra dos *lobbies* dos empresários e vereadores, os quais só aprovaram o projeto por interesses particulares. Aproveitou para lamentar a não aprovação da emenda da vereadora Ester Viana sobre a saída de emergência nas peruas.¹²⁹

Em maio a Folha Sudeste¹³⁰ divulga os documentos oficiais que obteve, onde consta a dívida das empresas permissionárias de R\$ 14.596.167,64 em ISSQN para a prefeitura desde 1992, dos quais R\$ 13.859.909,20 estão sendo cobrados judicialmente.

O autor, jornalista Ricardo Galhardo acrescenta que:

“a dívida milionária exemplifica a falta de controle do poder público sobre as permissionárias, que acarretam problemas freqüentes, como a greve que deixou 60 mil pessoas sem transportes há uma semana e os atritos entre motoristas e perueiros. As permissionárias encontraram em Campinas uma espécie de oásis mercadológico. Elas são protegidas dos riscos da economia de mercado por um contrato que transfere todos os aumentos de custos para a tarifa. A prefeitura não

¹²⁷ - Jornal Diário do Povo, 1º de abril de 1998, p.5

¹²⁸ - ídem...p.5

¹²⁹ - íbidem... p.10

possui mecanismos eficientes de julgamento sobre as planilhas de custo que determinam o valor da tarifa. Prova disso é o superfaturamento das tarifas detectado pela CEI que investigou o transporte em 1997. As permissionárias contam com incentivos fiscais tanto do município como da União. As empresas estão isentas do ISSQN desde 92 e têm linhas de crédito no BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social). Apesar de todos estes privilégios as permissionárias de Campinas cobram uma das tarifas mais caras do Brasil (R\$0,95) e não pagam suas dívidas com a prefeitura.”

O vereador Sérgio Benassi (PC do B) que encaminhou dois projetos questionando este controle público sobre as empresas, declarou *“A população é refém destas empresas”*¹³¹

No dia 31 deste mês a tarifa sofre um novo reajuste e sobe para R\$ 1,15. A bancada do PT na Câmara pede que o Departamento de Geotecnia em Transportes, vinculado à Faculdade de Engenharia Civil da UNICAMP examine a planilha de custos. Um dos autores do pedido, o vereador Sebastião Arcanjo propõe: *“Vamos criar um curso para capacitar integrantes da sociedade civil para acompanhar e fiscalizar os reajustes da tarifa de ônibus, evitando os abusos que são cometidos pelas empresas”*¹³²

O secretário de Transporte Amando Coelho esclareceu que o aumento de 21% aplicado à tarifa não se baseia apenas na inflação acumulada nos últimos doze meses mas também no aumento de 5% dado aos motoristas e à integração tarifária que permite ao passageiro utilizar mais de um ônibus num prazo de 75 minutos. No entanto admite, justificando:

*“O valor de R\$1,15 é bastante salgado. Campinas tem uma tarifa cara, mas em compensação oferece um serviço de boa qualidade, sendo um das poucas cidades do País a oferecer a integração aos usuários do sistema de transporte público”.*¹³³

Baseado em cálculos feitos pelos técnicos de Unicamp e da PUCCAMP que apontavam distorções que poderiam reduzir em R\$0,08 a tarifa, o vereador Roberto Frati (PL) propõe a aprovação de uma

¹³⁰ - Jornal FSP, 25 de maio de 1998, p.3-2

¹³¹ - idem p.3-2

¹³² - Jornal Correio Popular, 16 de junho de 1998, caderno Cidades, p.3

¹³³ - idem...p.3

CEI da Planilha, porém das sete assinaturas necessárias ele só conseguiu as duas dos vereadores petistas.¹³⁴

No dia 24 de junho, atendendo ação movida pela Associação dos Moradores da Vila Padre Anchieta, o Tribunal de Justiça de São Paulo obriga a prefeitura de Campinas a reduzir a tarifa para R\$1,05 durante seis dias para corrigir a conversão ao real, feita em 1994; neste ano o prefeito Magalhães Teixeira converteu a tarifa de CR\$ 1200,00 para R\$0,50 porém a Justiça decidiu que a atualização correta seria o valor de R\$0,43. Os R\$0,07 de diferença, corrigidos pelo IGP-M da Fundação Getúlio Vargas, estabelecem esta redução de R\$0,10.

O ex-secretário de transporte Jurandir Fernandes que concedeu o aumento, contrariando sua declaração à época,¹³⁵ afirmou que houve um mal-entendido entre a Prefeitura e a Justiça:

*“Nós queríamos reajustar pela variação média da URV (Unidade Real de Valor) mas a Justiça entendeu que a conversão tinha que ser pelo valor máximo”.*¹³⁶

O ex-secretário se esqueceu que foi ele próprio quem anunciou o aumento de 26% antes da decisão judicial, utilizando-se da alegação de “arredondamento” para facilitar o troco.

Neste mês o juiz Carlos Henrique Miguel Trevisan, da 2ª Vara Cível de Campinas negou liminar ao pedido de anulação deste último aumento de tarifa, pedido por Ana Beatriz Ribeiro Ferreira, que teve um reajuste no valor de 21% para uma inflação de 5% no mesmo período, segundo o IGP da Fundação Getúlio Vargas.

Um protesto, organizado pelo Centro de Movimentos Populares, reúne cerca de 500 pessoas num protesto pela redução da tarifa, a que chamam de “abusão” trocadilho com a gíria “busão” do inglês “bus” e o preço da passagem considerado abusivo.

O coordenador do Centro, Carlos Alberto Oliveira encaminhou um ofício ao prefeito pedindo o aumento da participação das entidades populares na comissão de transportes que estuda a tarifa de ônibus, uma vez que ela é composta apenas de empresários e representantes de administração pública, ao qual a SETRANSP respondeu afirmando que a administração já representa a população na comissão de transportes.

¹³⁴ - Jornal Folha de São Paulo, 9 de junho de 1998, p.3-3

¹³⁵ - Declaração contida na p. 108 desta dissertação.

¹³⁶ - Jornal Folha de São Paulo, 24 de junho de 1998, p. 3-1

Ao mesmo tempo em que juntos, EMDEC e Polícia Militar aumentavam a pressão sobre os perueiros, multando 137 peruas em julho, o prefeito diante do aumento crescente da demanda das peruas, revê o valor da tarifa dos ônibus reduzindo-o para R\$1,00, retirando contudo o direito à integração.

Esta medida aumenta o número de passageiros do sistema em 12%, contudo não reduz a perda mensal de passageiros para as peruas, daí as empresas indicarem ao prefeito o estabelecimento, à partir de outubro, do “Passe-Fácil” a R\$0,85, preço que se manteve até janeiro de 2000, pelo menos.

Os perueiros respondem imediatamente baixando a tarifa para R\$0,80 no mesmo período.

Ao final do terceiro ano do mandato de Francisco Amaral, quando encerrávamos esta pesquisa, deram-se os acontecimentos mais relevantes; A partir de agosto, tivemos o afastamento dos cobradores em mais de 70 veículos da empresa URCA, substituídos pelas catracas eletrônicas. Estas obrigam os motoristas a cumprir dupla função, intensificando a exploração da força de trabalho e, entendemos concretiza-se o início da demissão em massa dos cobradores. Eliminando-se os cobradores elimina-se também os assentos preferenciais. Estas ausências põem em risco o desembarque dos passageiros - principalmente os idosos, as grávidas, os obesos e os deficientes físicos - executado pela porta trazeira num ângulo de difícil visão para o motorista; Além do cobrador auxiliar a passagem pela catraca de usuários com crianças e sacolas, agilizam o pagamento da tarifa. Outra perda para os passageiros são as informações sobre localização de ruas, pontos de parada, sinal para o desembarque, fornecidas pelo cobrador.

O aspecto mais grave, contudo, não foi considerado: o desdobramento social decorrente da demissão prevista de 2000 trabalhadores, dentro de um quadro de recessão e desemprego.

Na segunda quinzena do mesmo mês, as empresas passam a exibir nos vidros traseiros de suas frotas uma violenta campanha contra o transporte alternativo. As mensagens, de cunho ameaçador, visam atemorizar a população sobre os riscos de se utilizar as peruas. O poder público que autorizou e regulamentou o transporte alternativo nada fez para coibir esse criminoso marketing. Foi o poder judiciário que exigiu a retirada, não cumprida pelas empresas.

O acontecimento mais esclarecedor, todavia, foi a divulgação, a 10 de setembro de 1999, do relatório final da Comissão Especial de Inquérito que apurou irregularidades na EMDEC. Ali, o prefeito ficou isento de qualquer responsabilidade pois, segundo o relator Sebastião dos Santos (PSL) *“Não podemos envolver o prefeito em uma gestão de pasta independente”*¹³⁷ A culpa recaiu sobre o secretário de transportes e presidente da EMDEC, Amando Queiroz Telles Coelho, responsabilizado pelo não recolhimento de 5% do total arrecadado em multas para o Fundo Nacional de Educação para o Trânsito (FUNSET) e por não cumprir a agenda de reuniões obrigatórias do Conselho Municipal de Tráfego; além de delitos ainda mais graves como: irregularidades na contratação de serviços de instalação de radares, na concorrência para instalação de parquímetros e no contrato de fornecimento de vales refeição; superfaturamento no pagamento de aluguéis dos imóveis, segundo o CRECI, em até 46,24% a mais que o mercado, além de um inusitado pagamento de luvas anterior a efetivação da locação; superfaturamento também na renovação dos aluguéis de veículos fretados pela Empresa, apesar de sua depreciação em cerca de 25% e ainda, falta de recolhimento de IRRF, FGTS e INSS, os dois primeiros previamente descontados em folha.

A CEI pediu o afastamento do secretário e o prefeito aceitou, publicando sua exoneração no Diário Oficial¹³⁸ de forma absolutamente original, uma vez que as portarias nunca foram precedidas de uma explicação deste teor:

“A vida política impõe condutas até em desacordo com conceitos pessoais. Embora não haja dispositivo legal que determine ao Executivo homologar a posição tomada pelo Legislativo, com relação à conclusão da Comissão Especial de Inquérito envolvendo a Secretaria de Transportes e EMDEC, respeito, até prova em contrário, a vontade expressa pela unanimidade dos que decidiram pelo voto no Plenário da E. Câmara Municipal.

Daí, respeitando referida decisão, decido exonerar o Dr. Amando Telles de Queiroz Coelho, do cargo de Secretário Municipal dos Transportes e, conseqüentemente da Presidência da EMDEC.

Determino que o Dr. Jorge R. Coelho de Miranda, Diretor de Departamento de Transportes, substituto imediato do Secretário exonerado, responda pelo expediente da Secretaria Municipal de

¹³⁷ - Jornal Correio Popular, 9 de setembro de 1999, p.4

¹³⁸ - DOM de 17 de setembro de 1999, p.4

Transportes, seguindo assim, a postura que tenho adotado em casos similares de substituição. Ao DARH para lavrar portaria. Francisco Amaral - Prefeito Municipal”

Seguem-se as portarias números 45102 e 45103 que respectivamente exonera aquele e nomeia o novo titular. Desta forma o chefe do Executivo, mesmo acuado obtém importantes conquistas: ficou impune dos desdobramentos da CEI; melhorou suas relações com o Legislativo na medida que submeteu-se à decisão da outra casa; deu uma satisfação para o opinião pública com o ato de exoneração e por último, manteve tudo como antes, pois graças ao nepotismo o novo secretário é primo do exonerado e por este havia sido conduzido à chefia do Departamento de Transportes ao mesmo tempo que seu outro irmão assumia a direção do SAC. Ressalte-se que o título de doutor atribuído ao recém empossado funcionário, dada a cultura política nacional, foi a rotineira forma de simular a competência do novo secretário uma vez que nada autoriza tal titulação.

Passado um mês e depois de ventilados os nomes do ex-secretário petista Laurindo Junqueira e do Cel. Máximo França, o prefeito nomeia Henrique Carlos Horta Filho, um engenheiro civil com pós-graduação em Engenharia de Segurança do Trabalho, para a pasta. Diante da consensual desconfiança da ligação do novo secretário com as empresas do setor, a prefeitura informou que a nomeação segue a orientação de contratar técnicos para os cargos de gerência.¹³⁹

Como desdobramento da concorrência imposta pelo transporte alternativo, as empresas impõe uma novidade no STUCC, os microônibus. Porém a novidade maior foi a forma como o presidente da associação patronal Armando Damasceno, apresentou os novos veículos: anunciou para novembro o início da operação; estabeleceu em R\$ 1,00 a tarifa; indicou as áreas de circulação (regiões Oeste e Noroeste) e as linhas oferecidas; estabeleceu os trajetos a serem percorridos (itinerários) e a compatibilidade do veículo (sua relação com o volume e o perfil da ocupação). Esta tarefa caberia ao poder concedente ou seja, à Administração Pública que detém constitucionalmente esta prerrogativa, acrescida da responsabilidade do transporte coletivo público ser considerado serviço essencial pela Carta de 1988. Essa inversão desnuda a suposta competência da burocracia e nos remete a 120 anos atrás, quando a 20 de outubro de 1878, na fazenda de Francisco de Camargo Andrade é fundada a Companhia Campineira de Carris de Ferro para oferecer os “*bondes de burro*”. Damasceno porém esclarece que antes da frota entrar em operação sua proposta será submetida à

¹³⁹ - Jornal Diário do Povo, 20 de outubro de 1999, p.5.

aprovação da Secretaria Municipal de Transportes/EMDEC “*Não acredito na possibilidade de veto porque a empresa está respeitando as normas legais*”¹⁴⁰

A EMDEC, a quem caberia aquele estudo, contratou entre abril de 1990 e junho de 1996, 753 funcionários sem concurso dos quais 589 continuam na empresa representando 58% de sua folha de pagamento. Acrescido de mais 130 contratados por tempo determinado em cargos de confiança, além dos 377 concursados temos, apenas nesta autarquia 1096 funcionários ao custo mensal de R\$ 1.200.000,00, segundo sua própria assessoria de imprensa.¹⁴¹

Este “inchado” corpo administrativo assiste, “passivamente”, a ação empresarial que estabelece onde, como, quando e por quanto irá operar no sistema .

A 12 de novembro o DOM nº 7328 publica a lei 10.319 de 11 de novembro de 1999 que torna obrigatória a identificação dos veículos que compõem a frota do sistema com o nome da empresa permissionária à qual pertencem. O projeto de autoria do vereador Roberto Frati recupera uma determinação que fora abolida na segunda administração Magalhães Teixeira quando toda a frota foi pintada nas cores azul, amarela e branca, confundindo os passageiros pela dificuldade de distinção, ao mesmo tempo que também dificultava a identificação das empresas, nos casos de reclamação. Esta pintura melhorou a aparência da frota, sugerindo sua suposta renovação e a ação controladora do poder público.

Diante da iniciativa das empresas em implementarem os microônibus, o presidente da Associação dos Transportadores Alternativos - ATA-STAM, João Batista da Silva contra-ataca apresentando à Secretaria de Transportes, um projeto multintegrado para racionalizar o uso de peruas e ônibus incluindo um sistema tarifário. Nesta proposta a cidade seria dividida em regiões, macro-regiões e micro-regiões que permitiria a harmonia no sistema. “*Essa medida tiraria as peruas do centro, melhorando o trânsito, e acabaria com a concorrência com os ônibus. As bases terminais funcionariam como centros de serviço à população, com postos policiais e de saúde, pontos comerciais e casas lotéricas que funcionam como pequenos bancos. A construção ficaria a cargo da iniciativa privada em parceria com a Prefeitura,*” explicou.¹⁴²

¹⁴⁰ - Jornal Correio Popular de 23 de outubro de 1999, cad. Cidades, p. 5.

¹⁴¹ - Jornal FSP de 24 de outubro de 1999, cad. Campinas, p. 1

¹⁴² - Jornal Diário do Povo de 14 de novembro de 1999, cad. Cidades, p. 7.

O objetivo da ATA-STAM nos parece distinto das finalidades propostas. Primeiro porque, diante do maior poder de pressão empresarial, se dispõe a conciliar - de modo subalterno e dependente - seus interesses com o incipiente serviço prestado pelas empresas de ônibus; segundo, visa excluir os demais perueiros que não conseguiram a regulamentação. Estes, permanentemente mobilizados em torno da Associação dos Perueiros Autônomos de Campinas - APAC, exercem constante pressão sobre a Administração na luta pelo credenciamento; e, em terceiro lugar esta proposta visa preservar a anterior divisão da cidade em áreas operacionais preservando a dupla tarifação.

Como o novo secretário, segundo sua própria assessoria, ainda estava se inteirando do problemas da pasta, a ATA não obteve resposta.

A 17 de novembro a CPI do Narcotráfico, integrada por deputados federais, chegou ao Fórum de Campinas. Um multidão compareceu ao local postando faixas; a mais visível, empunhada pelos perueiros pedia que se investigasse a ligação da EMDEC com o empresário Paulo Roberto Cunha Deneno, o Piau, que fazia parte de um esquema de lavagem de dinheiro do narcotráfico,

tendo sido apontado também como caixa da campanha a deputado federal do vereador campineiro, em exercício, Roberto Mingone, líder do prefeito. No decorrer dos depoimentos surge outra novidade, a doação em 1998 de R\$ 10.000 pela empresa Medley Medicamentos do empresário Alexandre Negrão, um dos principais envolvidos no escândalo, para a campanha a deputado estadual pelo (PSDB) do ex-secretário de transportes Jurandir Fernandes.¹⁴³

Ainda em meados de novembro os perueiros legalizados param, à força, 11 microônibus que iniciaram a operação sem autorização da EMDEC. Esta informou que não tinha conhecimento deste fato embora se apressasse em esclarecer que os microônibus são aprovados pelo Código Brasileiro de Trânsito - CBT.

De um lado temos os perueiros brigando entre si: os pretendentes que não conseguiram a licença obtiveram ganho de causa na ação que impetraram na Justiça solicitando o cancelamento da licitação das 480 peruas consideradas até então regulares. Do outro lado, os empresários de ônibus disputando entre si os passageiros, colocam apressadamente os microônibus para circular. Uma análise mais cuidadosa será feita no item 2.1.1. - O efeito de isolamento.

¹⁴³ - Jornal Correio Popular de 21 de novembro de 1999. Caderno especial "CPI do Narcotráfico", p. 1

Estes enfiamentos no setor, aos olhos da opinião pública, tratava-se de uma total inércia administrativa. Na verdade uma pequena concorrência no monopólio da prestação de serviços no transporte coletivo urbano, associada a uma alteração promovida pelo transporte alternativo na determinante e hegemônica pressão exercida sobre a burocracia, bastaram para colocar em xeque a tão alardeada “competência administrativa” na gestão do sistema.

Dois episódios no dia 18 de novembro dão a dimensão do clima reinante na cidade; os perueiros não-credenciados reunidos em assembléia na imediações da Via Anhanguera tombam o carro do diretor de Desenvolvimento e Planejamento da EMDEC, Elias Nosow. Horas depois é incendiado um ônibus da TUCA no ponto final da Vila Costa e Silva. A este acontecimento somam-se outros anteriores: quatro incêndios a ônibus e um a imóvel da própria EMDEC, todos atribuídos aos perueiros irregulares. O presidente da APAC, Rubens Fernandes repudiou as acusações mas lembrou que *“A situação está se tornando insustentável principalmente porque a categoria é constantemente provocado por funcionários da EMDEC”*.¹⁴⁴ Omitindo o rigor com o qual sempre foram preferencialmente tratados pela burocracia militar.

Na última semana do mês, mais precisamente a 26 de novembro, à revelia da Setransp/EMDEC, a Viação Santa Catarina coloca em circulação seus 35 microônibus. Segundo o inspetor de tráfego da empresa, Osmar da Silva o novo sistema seria inicialmente implantado na região do Campo Grande, prioritariamente na linha 4.22 sendo que os demais trajetos deverão ser definidos pela empresa. No bojo das pressões para a liberação dos microônibus - que as empresas entendem ser o golpe de misericórdia no Sistema de Transporte Alternativo - STAM - o proprietário da VISCA, Eustáquio Uzerdo¹⁴⁵ faz revelações surpreendentes: alegando uma situação de pré-insolvência, afirma sua disposição de abandonar o sistema e entregar a empresa para a Prefeitura, responsabilizando o prefeito pela situação de crise: *“Infelizmente o prefeito não está tendo pulso para administrar o município e o transporte. (...) O setor virou uma baderna. Ninguém fiscaliza as peruas ilegais. A população está sendo transportada de qualquer jeito.”* E continuou revelando questões intestinas da relação entre o topo da burocracia e o capital: após vender a URCA, mudou-se do país e só comprou a VISCA porque *“o próprio prefeito e o ex-secretário de Transportes Amando Telles*

¹⁴⁴ - Jornal Correio Popular de 20 de novembro de 1999, cad. Cidades, p.1

¹⁴⁵ - Todas as citações que se seguem foram dadas em entrevista exclusiva ao Jornal Diário do Povo de 24 de novembro de 1994, cad. Cidades, p.8

Coelho teriam implorado: Eles telefonaram para mim em Miami e me pediram para que comprasse a VISCA e voltasse a operar na cidade.” A justificativa para tal pedido é que a Prefeitura não conseguia mais negociar com os demais empresários de ônibus, “*ou seja, a Administração precisava de um interlocutor para evitar que o sistema quebrasse*”. Para recuperar o setor o prefeito e seu secretário teriam prometido medidas inadiáveis como o combate às lotações clandestinas, a racionalização das linhas e a recomposição das tarifas.

Não nos esqueçamos disto: a concessão para exploração de um serviço público considerado essencial, cujas linhas pertencem à municipalidade que detém o poder concedente e, legalmente deve ser objeto de uma concorrência pública, é outorgado discriminatoriamente numa confidencial conversa telefônica. Gravíssima também é a conivência do prefeito e seu secretário com outro crime: a compra e venda de concessões públicas. As promessas de fiscalização, racionalização de linhas e recomposição das tarifas traduzem-se, respectivamente, por mais repressão aos trabalhadores autônomos, pela precarização ainda maior do serviço e por último, por maior extorsão no preço da passagem.

Chama a atenção a inédita preocupação do ex-proprietário da URCA com o modo como a população agora é transportada pois em 1988, quando descartou a região menos lucrativa de sua área operacional criando a TUGRAN - desmembramento autorizado e reconhecido pelo então prefeito Magalhães Teixeira no último dia de seu primeiro mandato pelo decreto 9759 de 30 de dezembro de 1988 - deu origem a pior empresa de transportes urbanos da cidade. Esta, ao sofrer intervenção pública a 13 de fevereiro de 1990, trafegava com apenas 16 dos 44 carros exigidos para o cumprimento das Ordens de Serviço - OS; destes 16 ônibus, 10 tinham os chassis trincados colocando em risco permanente seus funcionários e passageiros.

O proprietário de VISCA, contrariando sua declaração na véspera de levar os microônibus para operarem em Brasília, decide: “*Com ou sem autorização do prefeito, os microônibus começam a circular amanhã.*”¹⁴⁶ Promessa cumprida, seguiu-se um confronto entre perueiros e motoristas que resultou em trabalhadores feridos, um microônibus incendiado, depredação de outros dois e nove apreendidos. O enfrentamento espalhou-se por toda a cidade, ocasionando o bloqueio de ruas e avenidas, executados, ou pelos perueiros em represália pela entrada em circulação dos micros, ou

¹⁴⁶ - Jornal Correio Popular de 25 de novembro de 1999, cad. Cidades, p. 1

pelos motoristas dos ônibus convencionais em solidariedade aos seus colegas. Como de hábito a opinião pública, estimulada pelos acontecimentos e pela mídia, volta-se contra a Administração. A assessoria da Setransp defende-se alegando que a solução para o impasse se deve à dificuldade de negociação entre Poder Público, perueiros e empresários, por isso qualquer projeto teórico apresentado para o setor tende a ser mostrar inviável diante dos distintos interesses que envolvem a disputa pelos transportes urbanos na cidade. Veredito mais cristalino sobre sua própria ineficácia é impossível.

O interesse do usuário, a principal vítima, é ignorado e o sistema, submetido ao imperativo do lucro, estabelece nova crise.

Após esses incidentes a Comissão de Transportes da Câmara dos Vereadores reúne as diversas entidades envolvidas e juntos, concluem que a atual legislação que regulamenta o transporte alternativo apresenta diversos pontos a serem revistos. Para o vereador Sérgio Benassi *“Todos os setores vêm reclamando, o que é sinal de que falta uma política que gerencie isso tudo.”* Nesta oportunidade o gerente de controle da Emdec, Wilson Folgosi, antecipou a posição da Administração Pública descartando qualquer hipótese de aumento na frota de peruas.

A publicação no DOM de 3 de dezembro de 1999 de um parecer da Secretaria Municipal de Negócios Jurídicos atestando a legalidade da implantação dos microônibus, dá sustentação a aprovação deste projeto pelo prefeito e deixa claro a desigual capacidade de pressão das empresas.

A justificativa da secretaria para este tratamento diferenciado é de que o edital de licitação datado de agosto de 1981, garantiria previamente a autorização para que as empresas ampliassem ou reduzissem suas frotas, onde os microônibus são caracterizados como uma extensão dos serviços prestados pelas empresas.

O favorecimento explícito é reafirmado agora na solitária opinião de Rubens Fernandes, presidente da APAC: *“Estamos há mais de dois anos lutando pela regularização das peruas e entrarmos no sistema de transporte, enquanto os empresários chegam e já vão colocando os carros na rua”*.¹⁴⁷

A final do terceiro ano do mandato de Francisco Amaral, o poder econômico não se restringia às relações com a instituição. Seu poder de influência coopta até seus potenciais adversários: para o

¹⁴⁷ - Jornal Correio Popular de 4 de dezembro de 1999, p. 6

presidente da Associação dos Transportadores Alternativos de Campinas - ATA-Stam, João Batista Silva “os microônibus, desde que estejam regulares trarão concorrência para o setor, e toda concorrência é positiva”.¹⁴⁸ Igualmente, o diretor do Conselho Social dos Bairros de Campinas - Consab, Gilberto Topinel, antes mesmo que os microônibus entrassem em circulação, afirmou que estes já estavam aprovados pela população e que os moradores da região do Parque Itajaí e Vila Nóbrega vêm destacando o conforto e a regularidade que seriam oferecidos pelo novo serviço.¹⁴⁹

O histórico dos serviços prestados pelas empresas Campos Elíseos, URCA, TUGRAN, VITA e VISCA, que pertenceram ou pertencem ao mesmo proprietário dos microônibus, desmente as afirmações e as expectativas anteriores.

Dia 16 de dezembro foi incendiado o terceiro microônibus. O titular da pasta, Henrique Horta, orientou sua assessoria para informar que a “guerra no transporte” é uma questão de segurança pública, portanto de responsabilidade policial. O comandante do 8º Batalhão de Polícia Militar, coronel Antônio Fernando Galasso respondeu prontamente anunciando uma operação anti-incêndio a se iniciar no mesmo dia, utilizando até mesmo os policiais do serviço reservado, o conhecido P2. Estes policiais, os “arapongas” trabalham à paisana, com carros não oficiais e se infiltram nos grupos que entendem suspeitos. Para Galasso “*nós temos que mostrar que Campinas ainda tem dono.*”¹⁵⁰ Terríveis palavras deste burocrata, principalmente se considerarmos que os empresários detêm a tradicional prerrogativa de financiarem as campanhas eleitorais e de manterem, na segurança de suas garagens, um respeitável contingente de policiais militares. Estes últimos igualmente trabalham à paisana, infiltrados nos ônibus para denunciar cobradores e motoristas, nos moldes dos “serviços” prestados pelos “arapongas”.

O ano de 1999 terminaria com o acirramento dos confrontos entre os perueiros não credenciados ligados à APAC e a EMDEC, apoiada pela Guarda Municipal. Esta, pela utilização de armamento e pelo excessivo uso da violência física nesses incidentes, foi criticada até mesmo pelo próprio comandante regional da polícia militar.

¹⁴⁸ - Jornal Correio Popular de 24 de novembro de 1999, cad. Cidades, p. 1.

¹⁴⁹ - idem...ibidem

¹⁵⁰ -Jornal Diário do Povo de 17 de Dezembro de 1999, cad. Cidades, p. 3

Neste período tivemos a edição de duas legislações, a que atende o Sistema de Transporte Urbano Coletivo de Campinas - STUCC e o recém-implementado Sistema de Transporte Alternativo - STAM.

As leis, decretos, portarias, normas e resoluções que concernem ao STUCC são:

- Resolução nº 17 de 31 de janeiro de 1997 dispõe sobre cadastramento de estudantes que tem direito a adquirir 100 passes por mês.
- Comunicado s/nº publicado no DOM de 15/02/97, comunica funcionários fornecedores e contribuintes o uso de faróis baixos durante o dia nas rodovias.
- Lei 9227 de 7 de março de 1997 que revoga a lei 7748 de 29 de dezembro de 1993 que dispõe sobre a criação da Câmara de Compensação tarifária do município.
- Lei 9254 de 7 de maio de 1997 que veda o prazo de validade para os passes do STUCC.
- Decreto 12535 de 22 de maio de 1997 que estabelece reajuste nas tarifas do STUCC.
- Lei 9288 de 5 de junho de 1997 que determina a inscrição de frase institucional na trazeira dos ônibus urbanos do STUCC: “Como estou dirigindo?”
- Resolução 109 de 14 de julho de 1997 que suspende a comercialização e a aceitação do passe escolar pelo STUCC no período de 14 de julho de 1997 a 27 de julho de 1997.
- Resolução 115 de 15 de julho de 1997 que revigora a aceitação do passe escolar pelo STUCC no prazo de 14 de julho a 27 de julho de 1997.
- Decreto 12711 de 12 de dezembro de 1997 que altera o dispositivo do Decreto 12646 de 1 de outubro de 97 que regulamenta a Lei 8244 de 2 de janeiro de 1995, que autoriza a instituição do sistema de comercialização e arrecadação automática de tarifas no município.
- Resolução 224 de 15 de dezembro de 1997 que revigora a aceitação do passe escolar prevista no decreto 12646 de 1 de outubro de 1997 e regulamenta a Lei 8244 de 2 de janeiro de 1995. Estabelece a suspensão provisória deste tipo de passe nas férias escolares de 20 de dezembro de 1997 a 1 de fevereiro de 1998.
- Lei 9657 de 12 de março de 1998 que permite o acesso pela porta trazeira de pessoas obesas e gestantes em adiantado estado de gravidez.
- Decreto 12785 de 17 de março de 1998 que regulamenta a lei 9032 de 5 de novembro de 1996, que autoriza o Executivo a conceder aos desempregados, redução da tarifa do STUCC.
- Lei 9700 de 22 de 04 de 1998 que dispõe sobre o Sistema de Transporte Alternativo de Campinas - STAM e dá outras providências.

- Veto s/nº publicado no DOM de 29 de maio de 1998 referente a publicação da Lei 9700/98 que dispõe sobre o Sistema de Transporte Alternativo de Campinas - STAM.
- Decreto 12833 de 29 de maio de 1998 que estabelece novas tarifas para o serviço de transporte coletivo urbano. Eleva para R\$ 1,15.
- Lei 9788 de 2 de julho de 1998 que autoriza o Executivo a conceder redução de tarifa no STUCC aos estudantes de 1º e 2º graus e de cursos profissionalizantes e dá outras providências.
- Lei 9796 de 13 de julho de 1998 que dispõe sobre a obrigatoriedade da fixação, na parte interna dos ônibus urbanos do itinerário percorrido pelas vias públicas.
- Lei 9803 de 16 de julho de 1998 que acrescenta dispositivo à Lei 8310 de 17 de março de 1995 que permite parada fora do ponto para embarque/desembarque de deficientes.
- Decreto 12884 de 17 de julho de 1998 que estabelece redução no valor das tarifas para o STUCC para R\$ 1.05 no período de 18 de julho a 23 de julho de 1998 em cumprimento à medida judicial oriunda de ação civil pública - processo 1.136/94.
- Lei 9806 de 21 de julho de 1998 que revoga em seu inteiro teor a Lei 6580 de 8 de agosto de 1991 que isenta de Imposto Sobre Serviço de Qualquer Natureza - ISSQN os ônibus urbanos.
- Lei 9807 de 21 de julho de 1998 que revoga os dispositivos da Lei 8244 de 2 de janeiro de 1995 que autoriza a instituição do sistema de comercialização e arrecadação automática de tarifas do município de Campinas.
- Decreto 12896 de 23 de julho de 1998 que estabelece novas tarifas para o STUCC. A partir de 24 de julho de 1998 o valor passa a R\$ 1.00.
- Lei 12948 de 17 de setembro de 1998 que regulamenta a Lei 8616 de 04 de dezembro de 1995, que dispõe sobre a isenção de tarifa no STUCC ao incapacitado por deficiência física.
- Resolução 313 de 8 de outubro de 1998 publicada no DOM de 10 de outubro de 1998 que estipula o desconto de 15% da tarifa do Passe Social Simples - PSS denominado agora como Passe Fácil.
- Decreto 12969 de 8 de outubro de 1998 que dispõe sobre o bilhete Passe Social Simples - PSS utilizado no STUCC.
- Decreto 12976 de 19 de outubro de 1998 que regulamenta a Lei 9788 de 2 de julho de 1998 que autoriza o Executivo conceder redução de tarifa aos estudantes do 1º e 2º graus e cursos profissionalizantes.
- Resolução 376 de 11 de dezembro de 1998 que suspende a comercialização e a aceitação, de 19 de dezembro de 1998 a 17 de janeiro de 1999, dos créditos do Passe Escolar.
- Lei 9980 de 11 de janeiro de 1999 que altera a redação da Lei 9288 de 5 de junho de 1997 que determina a inscrição da fase institucional nos ônibus urbanos do STUCC.
- Lei 9982 de 13 de janeiro de 1999 que amplia o alcance do artigo 1º da Lei 8416 de 6 de julho de 1995 que obriga a PMC a instalar abrigos em pontos de ônibus que estejam próximos a Postos de Saúde e Escolas do município.
- Lei 10013 de 24 de março de 1999 que determina prioridade de embarque nos terminais de ônibus aos idosos.

- Decreto 13098 de 8 de abril de 1999 que institui novo regulamento da Lei 9032 de 5 de novembro de 1996.
- Lei 10056 de 19 de abril de 1999 que dispõe sobre linhas especiais de ônibus quando da realização de eventos no município de Campinas.
- Lei 10078 de 12 de maio de 1999 que autoriza pessoas idosas acima de 65 anos a embarcar e desembarcar por qualquer porta dos veículos do STUCC.
- Resolução 186 de 14 de junho de 1999 publicada no DOM de 15 de junho de 1999 que dispõe sobre o horário de aceitação do Passe Social Simples - PSS - Passe Fácil, previsto no artigo 1º do decreto 12969 de 8 de outubro de 1998.
- Instrução Normativa 07 publicada no DOM 30 de setembro de 1999 que dispõe sobre a tabela de ISSQN para fins de enquadramento no regime de pagamento para estimativa de atividades de transporte de cargas e pessoal (escolares, indústrias e fretamento) no município.
- Resolução 366 de 4 de novembro de 1999, publicada no DOM de 5 de novembro de 1999, que suspende a comercialização de 18 de dezembro de 1999 a 16 de janeiro de 2000 dos créditos do Passe Escolar.
- Lei 10319 de 11 de novembro de 1999 que dispõe sobre a obrigatoriedade de identificação dos veículos que compõe a frota do STUCC.
- Parecer da Secretaria de Assuntos Jurídicos de Campinas publicado no DOM de 2 de dezembro de 1999 sobre implantação de linha seletiva (microônibus) no STUCC.
- Decreto 13299 de 10 de dezembro de 1999 publicado no DOM de 11 de dezembro de 1999 que implanta linha seletiva no STUCC, na Área de Operação Exclusiva Oeste - AOE 4.

A legislação que concerne ao STAM é:

- Resolução 122 publicada no DOM de 6 de maio de 1998 que estabelece a conclusão para inscrição no processo licitatório das permissões do STAM a participação em cursos de direção defensiva, ministrado pela EMDEC ou por terceiros.
- Veto publicado no DOM de 29 de maio de 1998 referente à Lei 9700 de 22 de outubro de 1998 que dispõe sobre o STAM. Exige entre outras providências, o estacionamento das peruas a uma distância mínima de 50 metros dos pontos de ônibus, estabelece gratuidade aos idosos, etc.
- Lei 9.758 de 9 de junho de 1998 que autoriza o trabalho como cobrador no Setor de Transporte Alternativo de Campinas - STAM de maior de 14 anos e revoga o inciso XIII do artigo 4º da Lei 9700 de 22 de abril de 1998.
- Decreto nº 12886 de 22 de julho de 1998 que regulamenta a Lei Municipal 9700 de 22 de abril de 1998 que dispõe sobre o Sistema de Transporte Alternativo de Campinas - STAM.

- Ordem de Serviço nº 06/98 publicada no DOM de 28 de agosto de 1998 que cria o Código de Atividades - CODAE para fim de cadastro e processamento da atividade de transporte alternativo de passageiro.
- Instrução Normativa nº 02/98 publicada no DOM de 20 de outubro de 1998 que dispõe sobre a tabela para pagamento por estimativa mensal do ISQNN referentes aos meses de outubro e dezembro de 1998 para as atividade de transporte alternativo de passageiros.
- Resolução nº 364 de 27 de novembro de 1998 que dispõe sobre alvará de permissão do STAM.
- Lei 9980 de 11 de janeiro de 1999 que altera a redação da Lei 9288 de 5 de junho de 1997 que determina a inscrição da fase institucional nos ônibus urbanos do STUCC.
- Decreto 13038 de 22 de janeiro de 1999 que estabelece a tarifa de R\$1,00 para o STAM.
- Ato da presidência da EMDEC nº 02 de 1 de fevereiro de 1999 que dispõe sobre o cadastramento de substituto de condutor e auxiliar de cobrador para os permissionários do STAM.
- Resolução 70 de 2 de março de 1999 publicado no DOM de 3 de março de 1999 que dispõe sobre autorização provisória de circulação de veículos que realizam o transporte alternativo de passageiros nos municípios limítrofes de Campinas.
- Lei 9996 de 5 de março de 1999 que dispõe sobre a definição de linhas e itinerários do STAM.
- Ato da presidência da EMDEC 05 de 17 de março de 1999 que dispõe sobre cadastramento de substituto do condutor e cobrador para os permissionários do STAM.
- Resolução 96 de 17 de março de 1999 que dispõe sobre autorizações provisórias de circulação aos veículos que realizam o transporte de passageiros nos municípios limítrofes à Campinas.
- Decreto 13106 de 13 de abril de 1999 que determina o não cumprimento da Lei 9996 de 5 de março de 1999 que dispõe sobre a definição de linhas e itinerários e horários do STAM.
- Resolução 201 de 14 de janeiro de 1999 que dispõe sobre a substituição de veículos cadastrados e vinculados ao STAM. A substituição se dará por veículos similares ao substituídos.
- Instrução normativa 04 publicada no DOM de 1 de julho de 1999 dispõe sobre tabela para pagamento por estimativa mensal referente aos meses de julho a setembro de 1999 do ISSQN para as atividades de transporte alternativo de passageiros.
- Resolução 208 de 22 de junho de 1999 que revoga as resoluções 070/99 e 096/99 que dispõe sobre autorizações provisórias de circulação aos veículos que realizam o transporte alternativo de passageiros de municípios limítrofes à Campinas.

1.5 - A BUROCRACIA

O relato anterior das práticas burocráticas no setor de transportes, especialmente após sua consolidação a partir de 1978 nos permite detectar duas características:

Primeiro a gênese e o desenvolvimento de um corpo específico de funcionários, centralizador e autoritário, permanentemente a serviço do capital.

Segundo que, pelas suas próprias características, esta burocracia exclui a população usuária de qualquer participação, mesmo consultiva.

As funções desta burocracia, através deste perfil de ação no interior do aparelho de Estado, consolida este modelo, na medida que lhe dá embasamento legal ofertando às empresas todo o aparato normativo das leis o qual, propositalmente incompleto e deficiente, permite a mais ampla e irretocável ação jurídica em defesa de seus interesses, invariavelmente com absoluto sucesso nos litígios mantidos contra a Administração,¹⁵¹ independente do ônus que atingirá a sociedade em seu conjunto.

Em segundo lugar este corpo de funcionários oculta os mecanismos de apropriação do lucro e o método de preservação e aumento de capital das permissionárias ao decretar, baseado numa complexa e indecifrável inequação denominada “*metodologia tarifária*”, o valor da tarifa que o cidadão comum irá depositar, inapelavelmente, nas catracas dos ônibus. Finalmente, ainda que esparsas e tímidas, as mobilizações dos usuários, motivadas pelo desserviço prestado pelas empresas, via de regra deságuam no estuário do Paço Municipal e não em suas garagens. E é o poder público que diligentemente se presta ao papel de anteparo, preservando a atividade empresarial, ao mesmo tempo que dissimula a ineficiência do serviço prestado.

¹⁵¹ - Com base no argumento de quebra do equilíbrio econômico-financeiro do sistema, duas empresas processaram a Prefeitura. A primeira foi a CCTC no início de 1973 cuja sentença, em 1997, determinou o pagamento de R\$ 10,5 milhões (época de equivalência cambial com o dólar). A segunda, em 1988, foi a Viação Campos Eliseos, cuja sentença contra a Administração condenou-a, em março de 1999, a pagar uma indenização de R\$ 34.081.878.78. O juiz da 5ª Vara Cível de Campinas Wagner Roby Gidaro ainda determinou a atualização deste último valor, uma vez que é o cálculo corrigido até 1996 e, portanto, não o valor final. Para se ter uma idéia, esta primeira quantia representa duas vezes a folha de pagamento dos mais de 14.000 funcionários públicos municipais de Campinas.

Para manter esta estrutura comprometida com o capital é necessária a permanência do maior número possível de quadros técnicos - diretores, assessores, assistentes técnicos, gerentes, etc - nos cargos de 2º escalão, independente do partido no poder.

Isto não é inédito, já no Império Romano, portanto muito antes do advento do modo de produção capitalista, diz Ponce:¹⁵²

*“ A complicada e tosca organização do Império necessitava de um enorme exército de administradores, delegados, empregados e secretários. Apesar de seus vícios e da sua rotina, a burocracia assegurava uma estabilidade relativa, malgrado a queda e a ascensão dos imperadores. A história não conservou o nome dos funcionários que, às vezes, desempenhavam tarefas essenciais para a marcha do Império, e que os imperadores recebiam e transmitiam por herança. Estácio fala de um liberto da Casa Real, que foi algo como um ministro da fazenda sob sete ou oito príncipes, e que desempenhou o cargo de Secretário de Estado sob Domiciano, Nero e Trajano. Essa continuidade nas mesmas funções sob imperadores diferentes não devia ser tão rara como, talvez, tenhamos tendência a supor”.*¹⁵³

Como explicar, no nível das práticas dos agentes esta estabilidade dos quadros se não há a correspondente estabilidade promovida pela ação hegemônica de um partido ou coligação?

Entendemos, em uma primeira análise ao nível das práticas não das estruturas, que esta permanência nos cargos é uma característica intransponível nos limites do Estado burguês para uma gestão que se propõe democrática dado que não é possível substituir a todos os membros deste corpo funcional estabelecidos em cargos com poder decisório, ou mesmo converter, em bloco, estes escalões intermediários para a prática política de inversão de prioridades onde se privilegiaria os projetos de maior alcance social. Outra dificuldade é que estas funções, apesar de singelas requerem recursos e tempo hábil para preparar seus substitutos e por último, a legislação que assegura a estabilidade do funcionalismo, acrescida do custo destas possíveis demissões, são de difícil superação dada a crônica limitação das finanças públicas.

¹⁵² - Ponce, Anibal. Educação e Luta de Classes. São Paulo, Cortez Editora e Editora Autores Associados, 1986, 6ª edição, p.72

¹⁵³ - Ponce prossegue citando Boissier in Tacite p. 186, nota 1: “São esses esquecidos, esses desconhecidos que, muito freqüentemente, conduzem o Império.” Para o autor citado, a expressão conduzir é muito forte embora o pensamento seja justo. Op. cit. p.73

Para nós, é a “*medida do conflito*” ou o “*quantum de enfrentamento interno*” no convívio com este corpo funcional que indica o caráter renovador ou conservador de cada gestão.

Quanto ao elevado número de funcionários no interior da instituição, 1096 funcionários apenas na EMDEC, nos remetemos a Marx e Engels que no século passado trataram do tema denominando-o de parasitismo. Em “O 18 Brumário”, “A Guerra Civil em França” e em “Revolução e Contra-Revolução na Alemanha” os autores descrevem as características do parasitismo, quais sejam: A prática do empreguismo - através da contratação desnecessária - e, a baixa produtividade do trabalho burocrático. Além disso, estes autores indicam outras três funções:

A 1ª função é econômica: proporcionar lucros e superlucros à classe dominante através de negociatas, títulos e isenções.

A 2ª função é social: evitar o empobrecimento das classes burguesas. Ao ofertar empregos evita a proletarização da classe burguesa que se deu mal na concorrência intra-capitalista.

A 3ª função é política: neutralizar parte da pequena burguesia, como os profissionais liberais, através do empreguismo. É uma aliança com a pequena burguesia.

Para Décio Saes¹⁵⁴ o parasitismo não é um fenômeno irracional dentro do Estado capitalista e sim recorrente e regular e não pode ser eliminado pois exerce uma papel importante na reprodução da dominação política burguesa.

Estes tecnocratas, anônimos para a população em geral porém íntimos do empresariado, preservam-se neste nível de poder ainda que seus partidos de origem se degladiem, ao final de cada eleição. Graças a acordos internos e à imposição dos grupos de pressão, migram de cargo em cargo em uma verdadeira “*pappionage*”, conservando o mesmo status. Senão, vejamos:

¹⁵⁴ - As citações sobre parasitismo constam das notas da aula do dia 26/9/94 do Curso de Teoria de Estado ministrado por Décio Saes no Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da UNICAMP.

**GOVERNOS MUNICIPAIS E ADMINISTRADORES
DA SETRANSP**

Diretorias	Amaral/ Magalhães 78/88	Jacó Bittar 1989/1992	MagalhãesOrsi 93/96	F. Amaral 1997/1999
Transportes	Maria Erlinda/ Zanatta	Zanatta/José Henrique	Nádia	Jorge Coelho
Projetos	Diógenes	Diógenes		
Tráfego	Odvaldo	Odvaldo	Schick	Odvaldo
Assessores	Nádia, Alair,	Nádia, Alair Nelson Uno Keiji, Zanatta	Nádia, Alair, Nelson Uno Joaquim	Nádia,
SAC	Jorge Coelho	Joaquim	Jorge Coelho	Francisco Coelho
Dep. Cálculo Tarifário	Zanatta/Nelson Uno	Folgosi	Folgosi	Folgosi
Secretário	Eduardo H. Mello / Carreira Novaes	Jurandir/ Laurindo	Jurandir	AmandoCoelho Jorge Coelho

***Fernando Paulieri foi o primeiro responsável pelo DOV – Departamento de Obras Viárias até 1982. Francisco Carlos Moreno foi o primeiro Diretor de Transportes (DETRANSP). Este último oscila em seu controle sobre a pasta, ora como servidor nomeado ora como consultor da PROTRAN. Associado ao Sr. Moreno, sempre na qualidade de assessor ou consultor associado encontra-se o Sr. Luis Renato Schick, que da mesma forma mantém influências permanentes sobre o desempenho da pasta e das nomeações, particularmente sobre o DETRAF.

GOVERNOS MUNICIPAIS E ADMINISTRADORES DA EMDEC

DIRETORIAS	JACÓ BITTAR 1989/1992 - PT	MAGALHÃES/ORSI 1993/1996 - PSDB	CHICO AMARAL 1997/1999 - PPB
Financeira	Cláudio Sanches	Fausto Morey	
Administrativa	Roberto Cordeiro	Luis Carlos Spindola e Walter Françoso Petitto	
Técnica	Elias Nosow	Keiji	Elias Nosow
PRESIDENTES EMDEC	Laurindo	Jurandir	Amando Coelho Jorge Coelho

A única conjectura plausível para a permanência deste “núcleo duro” da tecnocracia é, unicamente, a preservação dos interesses empresariais, uma vez que ao longo de toda sua história o transporte coletivo urbano de Campinas como demonstramos, foi deficiente, precário e caro. No entanto a rotina burocrática se altera ao deparar-se com um outro segmento das classes proprietárias, o grande capital. Neste caso podemos detectar um comportamento diferenciado do exclusivo e

rotineiro atendimento prestado por esse corpo de funcionários às permissionárias, dados a força da hierarquização burocrática e os limites de sua autonomia. Entre esses comportamentos temos sua impotência administrativa frente ao deslocamento por ônibus da força de trabalho das grandes empresas, - estas são apenas 44 com mais de 500 trabalhadores num universo de 13069 organizações, representando 0,3% do total¹⁵⁵- as quais, utilizando-se do fretamento não são atingidas pela deficiência do sistema e de suas sazonais paralisações, quer por greve, quer por *lock-out*. Para tanto servem-se de uma frota três vezes maior que a frota colocada à disposição da maioria da sociedade, utilizando-se e sobrecarregando o viário.

Um segundo comportamento atípico é sua capitulação, seguida de posterior adesão, às investidas deste mesmo segmento: é quando as grandes empreiteiras aliadas aos grandes bancos, em concubinato com os governos estadual e/ou federal, implementam projetos de grande envergadura como o Projeto Trólebus ou o Veículo Leve sobre Trilhos - VLT. Em ambos os casos, apesar da adesão obrigatória às novas propostas, a burocracia local ainda tenta recuperar as eventuais perdas dos empresários propondo o transporte integrado, alegando o caráter imprescindível do ônibus, justificado por sua mobilidade.

O verdadeiro interesse deste corpo de funcionários neste caso, não é garantir a qualidade do transporte mas sim, antecipadamente preservar a fatia do sistema das empresas, diante da possível perda de hegemonia das mesmas. Tomando emprestada uma expressão de Miliband, quando este nomina a capacidade de pressão diferenciada da classe capitalista, podemos dizer que esta é, igualmente, a “*resistência ativa*”, desta vez porém partindo da própria burocracia ligada ao setor.

1.5.1- O Perfil do Usuário

Em Campinas, ainda que pesem algumas pequenas diferenças relativas às distintas qualificações profissionais e seu decorrente padrão de vida, a maioria absoluta dos usuários do transporte coletivo urbano é de trabalhadores clientes dos serviços de saúde, educação e lazer públicos e tem estreita necessidade do sistema para obter estes serviços.

¹⁵⁵ - Pólis, Instituto de Estudos, Formação e Assessoria em Política Públicas. Taxa Transporte, editado pelo Instituto Pólis, São Paulo, 1988. mimeo pp. 34 a 37.

No entanto, a primordial função do transporte coletivo urbano por ônibus em Campinas é o deslocamento diário de milhares de despossuídos cuja força de trabalho é o principal insumo da produção, sendo assim reconhecida e tratada.

Toda esta demanda destina-se, quase que exclusivamente, a beneficiar os proprietários dos meios de produção, o comércio, o sistema financeiro e o setor de prestação de serviços. Só raramente, o usuário desfruta do transporte coletivo para o lazer. Isto porque o modo de produção capitalista, de características urbanas posteriores à existência das cidades, efetua uma desigual apropriação espacial das mesmas, uma vez que *“o desenvolvimento da indústria pressupõe não somente a produção e a conseqüente distribuição e a venda em grande escala, como também necessita das economias de aglomeração; infra-estrutura de transporte, mão-de-obra, proximidade de outras indústrias complementares, mercado diversificado. A produção em grande escala pressupõe um grande número de empregados, a concentração da população e do próprio capital em parcelas concentradas do espaço. Isto permite uma economia nos gastos de produção, uma das condições para que a empresa industrial aumente seu lucro. A indústria tende a aumentar ao máximo essas vantagens; e nesse sentido a cidade é utilizada privativamente (pela indústria) como condição geral de produção, enquanto a população socializa as desvantagens criadas pelo seu desenvolvimento: poluição, congestionamento, queda do nível de vida, etc”*.¹⁵⁶

Uma pesquisa realizada por técnicos da SETRANSP e alunos da PUCCAMP em maio de 1989 nos terminais Central, Mercado, Moraes Sales e Rodoviária - que concentram 80% da demanda do sistema - confirma este perfil de utilização:

MOTIVO DOS DESLOCAMENTOS POR ÔNIBUS COLETIVO URBANO

MOTIVO	Nº ABSOLUTO	(%)
TRABALHO	1.330	71,6
ESTUDO	131	7,0
AMBOS	396	21,4
TOTAL	1.857	100,0

Fonte: Pesquisa SETRANSP, 1989

¹⁵⁶ - Carlos, Ana Fani Alessandri., A (re)produção do Espaço Urbano. São Paulo, EDUSP, 1997, p. 28.

**DISTRIBUIÇÃO DAS CATEGORIAS FUNCIONAIS USUÁRIAS
DO TRANSPORTE COLETIVO URBANO POR ÔNIBUS
(Agrupadas por Ramo de Atividade)**

ATIVIDADES	Nº ABSOLUTO (%)	
Construção Civil	113	6,1
Industrial	355	19,1
Comercial	469	25,2
Funcionalismo/Emp.Públ.	190	10,2
Serviços Bancários	79	4,3
Serviços Gerais	280	15,1
Escolar/Educação	36	2,0
Serviços Domésticos	123	6,6
Outros	83	4,5
Em branco	129	6,9
Total	1.857	100,0

Fonte: Pesquisa SETRANSP, 1989.

Desde modo, podemos concluir que o maior contingente da classe trabalhadora é submetido ao sistema de transporte coletivo urbano; Sendo duplamente atingido: primeiro por não desfrutar de uma infra-estrutura mínima e em conseqüência pagar por um custo de manutenção maior. E segundo que, além de se submeter à exploração de sua força de trabalho - imposta pelas relações de produção capitalista - ainda estão reduzidos ao universo das necessidades básicas, entre outras, arcar com os custos de seu próprio deslocamento para produzir mais-valia, padecendo ainda de um transporte precário, ineficiente e caro.

Carlos,¹⁵⁷ ao tratar da deficiência do transporte coletivo afirma que este não é problema de um município específico, *“generaliza-se a partir do aprofundamento da contradição do processo de reprodução do espaço urbano que tende a aumentar a distância entre local de moradia e de trabalho. Na base da questão está o acesso diferenciado do trabalhador à terra urbana, decorrente das formas de apropriação desta, expressa na relação salário-preço da terra.”*

¹⁵⁷ - Carlos, Ana Fani Alessandri...op. cit. p. 227.

Isto se confirma em Campinas onde, a maior concentração de usuários do sistema de transporte coletivo ocorre na região Oeste, cujos indicadores populacionais e seu perfil habitacional são confirmados pelo IBGE¹⁵⁸.

Se considerarmos ainda os dados de 1991 de acidentes no trânsito, do próprio Departamento de Tráfego da Secretaria Municipal de Transportes, que elaborou uma pesquisa onde apontava Campinas como a cidade que, proporcionalmente, mais mortes causa no trânsito em todo o mundo e, cotejarmos com o perfil de adensamento populacional e o número de mortos por atropelamento, conclui-se que nos bairros operários as mortes ocorrem numa proporção quase dez vezes maiores.

E como também os dados indicam,¹⁵⁹ pode-se atribuir parte desta responsabilidade ao aumento progressivo dos deslocamentos a pé, em virtude dos preços proibitivos das tarifas.

Outro motivo relevante é o fato de se submeter o atendimento comunitário aos interesses políticos-partidários do bloco no poder, retirando da população a capacidade de decidir sobre suas prioridades.

O cruel desdobramento destes acidentes é que nos bairros operários, onde se registra o maior grau de dependência da população inativa, o que faz que as mortes ou invalidez por atropelamento agravem as condições sócio-econômicas dos familiares das vítimas, resultando invariavelmente em um número maior de idosos e menores carentes e/ou abandonados.

RAZÃO DE DEPENDÊNCIA (*)

Município de Campinas

1980

SAR	Razão da Dependência
Norte	39,60
Sul	38,80
Leste	37,00
Oeste	44,00

TOTAL	39,60

*) Corresponde à razão entre a população inativa (0 a 9 anos e 60 anos e mais) e à população em idade ativa (10 a 59 anos).

Fonte: Fundação IBGE. Censo demográfico de 1980.

¹⁵⁸ - Censo Populacional de 1989, IBGE

¹⁵⁹ - Segundo os técnicos do Detraf, o deslocamento a pé em Campinas está calculado entre 5 e 7%.

1.5.2- As Relações da Burocracia com o Usuário

Alheios e infensos a dramática realidade da população, as administrações do PMDB e do PSDB em Campinas tiveram, como características similares uma inquestionável capacidade de manipular a opinião pública através do controle da imprensa, de abafar seus próprios escândalos, de se manter em evidência forjando “fatos políticos”, de propagandear maciçamente suas realizações por mais insignificantes ou rotineiras que sejam, de cooptar lideranças populares e sindicais, de estabelecer sazonais alianças (explícitas ou não) com os partidos de esquerda, tudo no sentido de preservar a farsa de sua competência e probidade.

Por outro lado, através do fisiologismo puro e simples, preserva seu estilo centralizador e autoritário, perseguindo seus críticos e/ou adversários políticos manipulando dados e ocultando informações, colocando-se desta maneira permanentemente a serviço das classes proprietárias e seus sabujos. Prova desta competente subserviência é a incipiente e quase desnecessária organização partidária de direita em Campinas fora do PSDB. Somente após a morte de Magalhães Teixeira o qual, individualmente, foi maior expressão eleitoral entre todas as lideranças locais, sendo muito bem votado em todas as camadas sociais graças ao caráter populista¹⁶⁰ que tão bem soube cultivar e preservar, é que estas forças, hoje alforriadas, estão se reorganizando de forma autônoma, em meio a uma acirrada disputa intestina, diante da eminente possibilidade de pulverização e conseqüente perda de sua hegemonia política.

Todavia o que nos interessa nesta análise são as formas de relacionamento estabelecido com as organizações populares e sindicais, as quais este governo atrai, coopta ou neutraliza, sem contudo atender as reivindicações da parcela maior da sociedade, ou seja, a dos explorados e despossuídos. De forma extremamente sucinta podemos dizer que há, fundamentalmente, duas principais

¹⁶⁰ - Para explicarmos o sentido de populismo aqui indicado recorremos a Boito Jr “*Para compreender esse ponto, devemos ter em mente o conteúdo da ideologia populista. Esta ideologia é o culto pequeno-burguês do Estado, concebido, miticamente, como uma entidade protetora das classes populares, como demonstrou Weffort em seu artigo pioneiro “Política de Massas”. É essa ideologia, gerada pela baixa classe média assalariada e, posteriormente, exportada para amplos setores do proletariado, que predispõe as classes populares a funcionarem como classe-apoio da burocracia de Estado, colocando-se, voluntariamente, sob a tutela, ou melhor sob o controle do Estado burguês*”. Boito Jr prossegue afirmando que há na baixa classe média a expectativa de que *um suposto poder autônomo, o Estado, “tome a iniciativa de dirigi-la na luta propriamente política, de organizá-la e de defendê-la frente às classes dominantes, zelando pelo seu bem-estar social”*. Boito Jr., Armando. O Golpe de 1954: A burguesia contra o populismo. São Paulo, Ed. Brasiliense, 1982. Coleção Tudo é História. pp.24 e 25

estratégias: a primeira, através do exercício desta prática populista, se obtém a adesão da maioria dos presidentes de Sociedades Amigos de Bairro, de muitas lideranças comunitárias, de organizações religiosas, de trabalhadores desinformados e de vários sindicalistas forjando um largo espectro dos mais variados representantes da baixa classe média. Esta ideologia fez com que alguns partidos de esquerda, coligados em eleições anteriores ou em ações comuns, fossem neutralizados ou agissem bem abaixo do esperado como força política de oposição. Outra forma é, através da descentralização administrativa - e não descentralização do poder político, por em prática sua concepção de governo unilateral, elaborada nos gabinetes e referendada em reuniões restritas a um público cordato, previamente selecionado entre seus apaniguados. O resultado deste procedimento é que embora o descontentamento com o transporte coletivo deu-se desde os *bondes de burro*, os primeiros registros de reclamações dos usuários só ocorreriam a partir de 1955, e somente em 1983 foi criado, pró-forma, um espaço destinado a atendê-los.

Com o agravante de que há, no interior da máquina pública, uma espécie de aversão ao cidadão que a ela se dirige em busca de informações ou serviços. Geralmente o atendimento é feito por um funcionário despreparado para a função, o que desestimula quem a ele recorre. Também é reservado a este tipo de serviço o uso de locais menos nobres. De sua origem até setembro de 1989, portanto já entrando no décimo mês da Administração petista, o Setor de Atendimento à Comunidade - SAC ainda funcionava sob as escadarias do 15º andar do Paço Municipal, sem quaisquer condições de infra-estrutura, atendendo mal e precariamente a população.

Destaque-se que até esta data, não há registros das reivindicações, reclamações ou sugestões dos usuários dos transportes neste setor, embora o discurso de campanha estivesse centrado, prioritariamente, nesta parcela do eleitorado.

Os poucos registros existentes encontravam-se em alguns protocolados do Legislativo os quais, eventualmente, eram encaminhados à SETRANSP. Grande parte das vezes estas solicitações já não procediam ou o vereador solicitante já não exercia o mandato, perdendo assim seu poder de pressão e acompanhamento. Outros registros foram colhidos através do telefone 156 - linha de atendimento geral da Prefeitura - ao quais recebiam, invariavelmente, a mesma resposta mecânica padrão "*o local será vistoriado por técnicos da SETRANSP, para a análise quanto ao solicitado*"

Geralmente o ato da resposta em si, o fato de ser escutado, já ludibria a maioria dos reclamantes. Como o Setor de Atendimento Comunitário não encaminha as reivindicações, o atendimento se esgota na atenção, quando há, dispensada ao usuário que, eventualmente, o procura.

Só são contemplados os pedidos verbais dos vereadores que têm domínio sobre a máquina pública, em razão de mais de 20 anos de hegemonia política oriunda de um mesmo grupo que posteriormente se decompôs em vários partidos. Ali no interior da Prefeitura, onde o concurso público atingia, até 1988, apenas o pessoal da educação e saúde, os 2/3 restantes (de um total de 12.000 funcionários) via de regra, foram indicados por alguma autoridade pública da situação.

Conhecedores destas questões internas os políticos ligados à administração pública dirigem-se diretamente às chefias das seções encarregadas do atendimento, sem nenhum critério de prioridade, a não ser a relação político-pessoal sempre acompanhada da possibilidade de alguma vantagem pessoal para o funcionário.

No govêrno Bittar, a partir de outubro de 1989 a outubro de 1991, com a demissão do secretário Jurandir Fernandes, o SAC, agora denominado Setor de Ação Comunitária da Secretaria Municipal de Transportes desenvolveu um trabalho de mapeamento da cidade. Estabeleceram-se primeiramente cinco regiões: Central, Leste, Oeste, Norte e Sul mantendo sob sua abrangência as anteriores Administrações Regionais e Sub-Prefeituras. Através da divisão destas, por uso de solo, criaram-se sub-regiões, denominadas células urbanas num total de 49. Concomitantemente, através de centenas de Assembléias Públicas, recolheu-se todo tipo de reclamações, reivindicações e sugestões relativas ao Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Campinas. Estas indicações foram codificadas por áreas: Transporte, Circulação e Equipamento, que justapostas nas células, permitiram determinar a localização precisa dos problemas do Sistema, a sua principal recorrência, a micro região mais prejudicada, as especificidades de demanda de cada célula; os problemas comuns à toda cidade e, obviamente, um atendimento mais “democrático” e eficiente à população.

O destaque para o Setor de Ação Comunitária da Secretaria Municipal de Transportes - SAC neste curto período deveu-se ao trabalho de contato, atendimento e organização da população a partir de suas reivindicações na área.

O ineditismo do Estado agir deliberadamente na organização da população para pressionar o próprio Estado está rigorosamente delimitado de outubro de 1989 a outubro de 1991.

A partir de 04 de outubro de 1989, os atendimentos no SAC passam a ser sistematizados através da emissão de uma guia, onde constam os dados que permitem a recepção, triagem, classificação e o monitoramento das solicitações junto às seções responsáveis. Fixado o prazo de resposta, é feito o acompanhamento da avaliação técnica - o atendimento ou não - até a resposta final ao usuário.

De outubro de 1989 a dezembro de 1990, o SAC realizou 400 assembléias públicas, sendo 126 entre outubro e dezembro de 1989 e 274 ao longo do ano de 1990. A iniciativa da maioria absoluta dessas reuniões parte do próprio setor, fomentando desta forma a organização popular.

Estas reivindicações e sugestões coletadas foram sistematizadas e catalogadas, constituindo-se um importante material para subsidiar as medidas adotadas pela Secretaria de Transportes.

Classificam-se também as formas de solicitações: se obtidas através de Assembléias Populares, Plenárias, contato pessoal etc, e se hierarquiza e se prioriza o atendimento a partir da qualidade do solicitante:

Critérios de Prioridade

- A - Conselho popular, entidade regional; movimento ou comissão regional
- B - Entidades de bairros, associações, SABs, movimento ou comissão local, sindicato, entidades assistenciais
- C - órgãos de governo, Câmara de Vereadores
- D - usuário individual - morador
- E - empresas de ônibus, demais empresas

Uma varredura geral nos departamentos permitiu ao SAC centralizar a recepção das solicitações as quais, distribuídas nas células urbanas possibilitou:

- Localizar e priorizar o atendimento das células onde estavam mais adensados os problemas.
- Deslocar as equipes de manutenção para ações conjuntas e mais eficientes.
- Auscultar a cidade, planejando assim suas atividades.
- Equanimizar recursos.
- Democratizar o atendimento estimulando a participação.
- Dar uma visão geral ao cidadão de seu bairro, de sua região e de sua cidade.

O SAC, consolidado como referência nas questões de transportes, conquistou um amplo espaço no 17o. andar do Paço, onde funcionou a presidência da EMDEC, de onde os técnicos da SETRANSP explicitavam e debatiam as atividades da área com os representantes de bairros. Estas exposições foram regulares e ali se detalhavam a composição a tarifa, a emissão das Ordens de Serviço, o funcionamento do próprio setor etc.

É interessante notar que pela primeira vez uma área técnico-burocrática prestou contas de suas ações para um público externo à ela.

Esta sala conhecida por "Escolinha" também foi usada para reuniões de movimentos de transporte de diferentes bairros. A população, instrumentalizada pelas informações obtidas, adquiriu uma visão mais abrangente da cidade, já não se discutia mais "*o meu ponto, o meu ônibus*", discutia-se toda a região; a concentração no centro; a política de transporte; a cidade como um todo etc.

O momento culminante deste processo foi a unificação dos movimentos de transportes de diversos bairros originando o Fórum de Transportes da Região do Campo Grande e o Fórum de Transportes da Região do Ouro Verde.

Visando melhor informar a população usuária o SAC desenvolveu sua área de comunicações: editou o Jornal do Ônibus; promoveu as campanhas de compra de Passes Populares; divulgou as datas do Passe Passeio; Passe Vacina; forneceu cópias das Ordens de Serviços e das planilhas tarifárias e, aproveitando-se do trânsito de um público cativo nos terminais de cerca de 200.000 pessoas/dia, implementou em 1991 a TV Popular, cuja principal finalidade era informar, educar e distrair o público, humanizando os terminais. Aberta à livre manifestação da população este serviço contribuiu na divulgação dos movimentos de bairros, assembléias e festas populares.

Uma forte e exemplar reação interna contra o trabalho que o SAC desenvolvia, ocorreu após a aprovação - de forma absolutamente inédita- em assembléia popular em 19 de fevereiro de 1991 na sede da AR-12, de um novo itinerário para a linha 5.70. Avessos a qualquer participação dos usuários, mesmo que fosse apenas consultiva, assim se manifestaram, respectivamente, o DEPE e o DETRAF: O primeiro "*(...) a afirmação de que a proposta foi votada e aprovada em Assembléia no Terminal Ouro Verde é unicamente prova da ineficiência e incompetência (sic) do SAC(...) que deveria esclarecer à Assembléia que a manifestação e a deliberação do Bairro deve ser com relação à operação no bairro e que é impossível ao Poder Público atender todos os itinerários na*

Área Central que sejam pretendidas (sic) por todos os Bairros de Campinas não cabendo sequer o assunto ser colocado em pauta, quanto mais votado”; O segundo: “Em termos operacionais, a manifestação do DEPE coincide com a do DETRAF”.

Em novembro de 1991, uma nova direção assumiu o Setor e retomou a antiga prática clientelista. Contudo, já em abril de 1992 esses dirigentes, recentemente empossados, foram demitidos após uma sindicância interna que apurou a utilização do setor para atividades político-partidárias do titular. Encerrou-se assim, lacônicamente, uma das mais inovadoras e fecundas experiências na relação Estado-usuário dos transportes coletivos urbanos. Sublinhemos aqui que em nenhum momento o SAC se dispôs a submeter suas práticas a um controle externo, fora do Estado, o que seria revolucionário. No limite, tratou de organizar melhor o atendimento aos passageiros, de contribuir para a organização popular permitindo deste modo uma maior pressão sobre os demais setores da burocracia, de instrumentalizar os movimentos já organizados com informações, as quais pela sua própria natureza, já deveriam ser de domínio público. Em síntese, essa experiência, apesar de inovadora em alguns aspectos, jamais ultrapassou os limites previamente circunscritos pelo Estado burguês na medida que sua ação junto à população foi no sentido de preservar e reafirmar a necessidade do corpo burocrático, preservando deste modo, suas funções de dominação de classe e de reprodução do modo de produção capitalista.

1.5.3- A Relação da Burocracia com os Sindicatos

Como seria inviável nesta dissertação recuperar toda a organização dos trabalhadores no transporte desde seu início no final do século passado, destacaremos as duas últimas décadas quando se fortalece a instituição estatal e se consolida o aparelho sindical.

Desde a organização dos trabalhadores no sistema de transportes coletivos urbanos em entidades sindicais estas, via de regra, conduziram todos os seus movimentos diante de duas situações distintas: primeiro, frente à macro reorganização do capital e seus desdobramentos no setor; segundo, frente aos enfrentamentos domésticos na relação com os empresários e com a burocracia estatal.

1.5.3.1 - A movimentação do capital e seus desdobramentos no setor

Com o fim do chamado “socialismo real” na ex-URSS ao final dos oitenta, a ordem mundial bipolarizada, onde duas superpotências disputavam militar, econômica e ideologicamente o planeta, dá lugar a uma nova ordem, agora multipolarizada entre os sete países mais poderosos da atualidade. Este novo ordenamento geopolítico determinou a hegemonia do modo de produção capitalista e estabeleceu a lei do mercado em escala mundial fazendo com que emergissem de décadas anteriores e se tornassem fortes referências modelos de produção como o toyotismo, além de acelerar fortemente o desenvolvimento e a implementação de tecnologias sofisticadas como a informática, a robótica, a biogenética, entre outras.

Sob os auspícios da ideologia neoliberal - que graças às fragmentações no seio da burguesia não é implementada homoganeamente no planeta - que tem no incremento tecnológico e nas mutações organizacionais das empresas seu principais suportes para a chamada reestruturação produtiva, chegamos ao chamado padrão pós-fordista de acumulação, que rompeu com a anterior produção em massa de mercadorias padronizadas para um mercado amplo e pouco exigente; Produção essa, acrescida da forte participação do Estado através de uma política de subsídios à acumulação privada do capital e das políticas compensatórias como a promoção do bem-estar social. Seu esgotamento nos anos 70 e a crise subsequente, determinou a reestruturação dos processos de produção.

As grandes unidades fabris reduziram as plantas, o chão de fábrica, resultando em pequenas e automatizadas empresas que terceirizando a produção oferecem poucos empregos diretos além da possibilidade de migração para países que disponham de mão de obra barata sem proteção legal e que melhor as favoreçam com o afrouxamento das leis trabalhistas, com isenções tributárias e fiscais, terrenos e infra estrutura ou mesmo em parcerias com investimento de capital. No país esta guerra fiscal reduziu a capacidade de investimento dos municípios na medida em que estes ofertam seus poucos recursos ao grande capital. Em decorrência da característica do perfil de uso de seus clientes, ou seja trabalhadores que se deslocam para ofertar força de trabalho, o sistema de transporte coletivo urbano perdeu demanda e os municípios empobrecidos ficaram ainda mais submetidos aos empresários do setor, perdendo a capacidade de um possível enfrentamento dada a resultante impossibilidade econômica de se operar com frota pública.

O dramático resultado deste curto período pode ser avaliado a partir do balanço anual da OIT, publicado em outubro de 1999 que registrava que um terço da população mundial economicamente ativa, ou em números, 1,2 bilhão de trabalhadores estavam desempregados ou empregados *part-time*.

Os produtos agora visam nichos de mercados, produzidos de acordo com as exigências do consumidor e com baixos custos de produção.

Diz-se ainda, que o mundo do trabalho perdeu sua centralidade como princípio determinante e estruturador da sociabilidade, permitindo afirmar-se o fim da história e das lutas de classes. Inegavelmente, estas transformações mexeram objetivamente com a classe-que-vive-do-trabalho¹⁶¹ através da eliminação de grande parte da força de trabalho do parque produtivo, e subjetivamente, com a perda do referencial político que acenava com a construção de uma sociedade igualitária, democrática e socialista.

A repercussão desta crise reflete no sindicalismo brasileiro onde, ao final da década de 80, surge uma direita sindical ideológica: a "Força Sindical" de conteúdo ideológico neoliberal e privatista e, por outro lado o sindicalismo cutista, combativo até os anos 88/89, que agora dá lugar às câmaras setoriais, às negociações por categoria, distanciando importantes setores do mundo do trabalho de uma tomada de consciência de classe, ou melhor dito, este corporativismo visto como um segmento de classe que não categoriza a relação capital *versus* trabalho, mas a individualiza.

O resultado é que estas ações se inserem no campo previamente delimitado pelo arcabouço jurídico do Estado burguês e nele se integram e permitem preservar o padrão de acumulação capitalista ao manter baixos os salários; além de que, a cada crise o capital exclui força de trabalho e os avanços tecnológicos não incorporam, igualmente excluem.

Esta avaliação agrava-se ao acrescentarmos que os sindicatos do setor são oriundos e dependentes do Estado e, diante da ineficiência deste no campo social, acabam por ater-se a prestação de serviços que não são suas atribuições, como apoio jurídico, médico e educacional, desviando-se da prioritária luta política de classes. O resultado disto é que suas mobilizações, majoritariamente auxiliam os empresários do setor que estudamos, a conquistar melhores tarifas e, regra geral,

¹⁶¹ - Denominação cunhada por Antunes, R. in *Adeus ao Trabalho? Ensaio Sobre as Metamorfoses e a Centralidade do Mundo do Trabalho*. São Paulo, Cortez Editores., Campinas, Editora da Unicamp, 1995

punem o conjunto da sociedade que fica sem condução ou, paradoxalmente, retida no trânsito dado o enorme aumento do fluxo de veículos particulares por ocasião das paralizações. Contudo as ações sindicais nunca atingiram uma forma mais eficaz e politizada: a liberação da catraca na greve com toda a frota circulando, o que pouparia a população e remeteria o ônus ao empresariado.

Diante da reestruturação produtiva, o diagnóstico de Antunes¹⁶² é que a classe operária está mais fragmentada, mais complexificada e sofre uma maior intensificação na exploração do trabalho e, entre as tendências que aponta, destacamos aquelas que no nosso entender influenciam os Sindicatos que analisamos: a) a redução do operariado fabril tradicional, b) o aumento acentuado do sub-proletariado fabril ou de serviços, c) a exclusão dos jovens e dos velhos do mundo do trabalho.

A primeira tendência se explica pela queda da demanda e a conseqüente redução da oferta, invariavelmente acompanhada de demissões; Para explicarmos a pertinência da segunda tendência a desdobramos em duas: o aumento do sub-proletariado fabril - apesar de desregulamentadas as relações trabalhistas e por isso mesmo não desfrutando do auxílio-transporte¹⁶³ entre outros

¹⁶² - Antunes, Ricardo. op. cit. Ver especialmente a parte final do livro, das pp. 121 a 155.

¹⁶³ - Um novo cliente do sistema, e de características ligeiramente diferenciadas é o trabalhador oriundo da contratação pelo sistema de trabalho temporário. Este definido pela Constituição como aquele prestado por pessoa física a uma empresa para atender a necessidade transitória de substituição de pessoal regular ou permanente ou a acréscimo extraordinário de serviço. Para a Organização Internacional do Trabalho - OIT a Empresa de Trabalho Temporário não serve apenas como intermediadora entre o trabalhador e a empresa tomadora, elas oferecem programas de formação, treinamento e readaptação profissional a trabalhadores além de desenvolver programas de avaliação profissional dos candidatos orientando-os para o melhor emprego dentro de sua carteira de clientes. Duas pesquisas realizadas pela Associação Brasileira de Empresas de Trabalho Temporário apontam que 44,95% do contingente de temporários eram formados por desempregados, 26,7% por estudantes, 4,7% por donas de casa e 1,1% por aposentados. A segunda, realizada em 1991 apontou que 68% eram homens e 32% mulheres, com 47% na faixa etária de 14 a 25 anos e 45% na faixa de 26 a 40 anos. Estas pesquisas mostraram a grande diversidade do perfil do trabalhador temporário. No Brasil fica evidenciado o caráter de "colchão social" que o setor adquiriu ao longo de sua consolidação no mercado de trabalho. Tal demanda justifica-se pelo desemprego cujos principais fatores são: primeiro, o avanço tecnológico que poupa mão de obra e elimina postos de trabalho. O segundo é a globalização da produção que derrubou fronteiras, levando as fábricas para onde conseguem produzir mais e a custos mais baixos. O terceiro passa pela evolução da ciência organizativa que aumenta a produtividade utilizando menor número de trabalhadores. A quarta as privatizações pois ao passar para a esfera privada, os quadros das empresas públicas sofrem grandes ajustes com imediata redução de pessoal. Pode-se citar também a queda das barreiras comerciais, entre outros fatores. A quinta é a intensificação da exploração da força de trabalho. A sociedade industrial que há duzentos anos vem colocando o trabalho na indústria como seu principal eixo vê agora seu deslocamento para o setor de serviços e da produção de bens materiais para bens não materiais como a informação. O problema, hoje, é que o desemprego não se deve apenas ao fato de haver maior número de pessoas procurando emprego, mas de que muito empregos estão desaparecendo.

Hoje o emprego não cresce na mesma proporção da economia, na Europa, entre 1970 e 1992, teve um crescimento de 73% enquanto o emprego manteve-se estacionado nos 7%. A contratação pela maioria das agências de trabalho temporário permite ao trabalhador o pagamento proporcional de férias, 13º salário, auxílio-transporte, seguro saúde e ticket alimentação. Ver Bridges, *Williams: Mudanças nas Relações de Trabalho*, Makron Books, 1995

direitos - promove um pequeno acréscimo na demanda do sistema, o que é positivo para a classe trabalhadora do setor.

No entanto, o aumento do sub-proletariado de serviços aumenta o exército industrial de reserva aviltando ainda mais os salários, aumentando as viagens à pé e colocando no mercado, ainda que em número reduzidíssimo porém significativo o trabalhador do transporte alternativo, o qual, dada a precariedade, a ineficiência e o alto custo do transporte coletivo por ônibus, se coloca como eficiente alternativa ao monopólio empresarial e dele tiram passageiros.

A terceira tendência tem como efeito negativo a exclusão de jovens e idosos do mercado de trabalho sendo, como a primeira, responsável pela queda da demanda, contudo ela é ainda mais grave. Ao liquidar com o “Passe-Popular” em seu último governo, Magalhães Teixeira e seu secretário de transportes Jurandir Fernandes, não apenas acabaram com o subsídio bancado pela classe patronal, como devolveram o controle integral da arrecadação do sistema aos permissionários. Além da administração abdicar de seu mais forte instrumento de pressão - o repasse das verbas mediante a qualidade dos serviços - ainda permitiu que a TRANSURC punisse os estudantes, os quais por desfrutarem do direito a um desconto na tarifa, sofrem todo tipo de boicote, que vão desde a excessiva demora na confecção da credencial, passa pelo rigor da documentação exigida, até o requinte de sua validade ser mensal, o que provoca a perda das viagens pagas e não utilizadas durante o mês. O caso dos idosos é ainda mais grave: como após os 65 anos têm o direito da isenção, bastava até então a simples comprovação da idade pela carteira de identidade; desde que o controle foi devolvido, devem, atualmente, submeter-se à mesma *via crucis* dos jovens e, igualmente, têm um número limitado de passes. A redução atual a um único posto de atendimento com horário e número de funcionários restritos, faz com que boa parte dos usuários desistam deste direito e daí a igual desistência da frequência às aulas, às consultas médicas etc. O mais lamentável no entanto, é a ideologia empresarial introjectada nas mentes dos motoristas e cobradores, que costumam ignorar os pedidos de parada feitos pelos idosos, a quem tratam pejorativamente de “*raspadinha*”, uma analogia ao sorteio da Caixa Econômica Federal, *que*

“*não dá lucro para ninguém*”. É o transporte submetido ao imperativo do lucro e não ao fundamental direito de ir e vir.¹⁶⁴

Certamente se os idosos produzissem mais-valia para as grandes empresas, poderiam ter à disposição a garantia de seu deslocamento por um transporte mais exclusivo, qualificado e digno: o fretamento.

1.5.3.2- A relação sindical com o o capital e a burocracia municipal

Na contracorrente da crise que afligia os sindicatos nos principais países industrializados, no Brasil dos anos 80 a organização operária avançava a partir dos movimentos no ABC paulista. Segundo Eduardo Noronha,¹⁶⁵ em 1978 ocorreram 118 greves no setor urbano em todo país. Em 1987, apenas nove anos depois, no pico do movimento grevista, o número de paralisações chegava a 2193 com perda de 132 milhões de jornadas de trabalho.

Para alguns autores, como Rodrigues¹⁶⁶ as variações nas taxas de greve são afetadas por um conjunto de fatores e no caso brasileiro, além do clima político propício, dos efeitos da política salarial e dos esforços das lideranças sindicais.

Entre os demais fatores, incluindo-se aqui os que apontam para o fim do corporativismo indicados por esse autor, os quais se aplicariam ao sindicalismo como um todo, incluindo o setor de serviços, destacamos:

- a) a transferência das perdas para toda a sociedade ou para a parcela dos que pagam impostos, não existindo risco de prejuízos consideráveis e muito menos de concordatas, falências etc.
- b) baixo coeficiente de repressão e punição para os grevistas.

¹⁶⁴ - Em maio de 1999 a Câmara Municipal de Campinas aprova o projeto de Lei do vereador Sebastião de Oliveira (PL) que permite o ingresso dos idosos pela porta de desembarque apresentando apenas a carteira de identidade, exatamente como no período de 89/92. Para o presidente da TRANSURC esta medida é muito boa para os empresários porque impede o mau uso dos cartões fornecidos aos idosos e usados indevidamente por outras pessoas. Esta é, para nós, a razão principal da aprovação desta Lei.

¹⁶⁵ - Citado por Rodrigues, Leôncio Martins in *O Declínio do Sindicalismo Corporativo*, Rio de Janeiro, Ibase, 1991

¹⁶⁶ *ibid...*p.15

c) o papel do Estado como instância suprema de regulamentação das relações entre capital e trabalho.

d) a expansão econômica da década de 70 e as transformações na tecnologia industrial, com a introdução de novos equipamentos automatizados, da informática e de novas técnicas gerenciais e de relacionamento com os trabalhadores.

e) a crise do Estado clientelista e o declínio de sua capacidade de cooptação e de distribuição de recursos através da via paternalista e sua conseqüente incapacidade de controlar os sindicatos e amortizar os conflitos, seja no setor privado, seja no próprio interior do serviço público.

Estas “evidências” não são suficientes para explicar as práticas sindicais, quando não estão completamente equivocadas, senão vejamos: a) a transferência das perdas não atinge o conjunto da sociedade, uma vez que o grande capital e as permissionárias não são atingidos. Os primeiros por se servirem do fretamento adquirem autonomia face ao sistema de transporte e as segundas têm mecanismos de repasse de eventuais perdas via posterior ressarcimento tarifário e/ou via desconto direto na folha de pagamento dos dias parados; b) o coeficiente de repressão varia, não de acordo como o caráter mais ou menos autoritário da administração, mas sim de acordo com o interesse dos empresários. Estes se valem freqüentemente do expediente de induzir à greve, como instrumento de pressão por melhores tarifas. Para tanto basta vincular o aumento salarial ao preço da tarifa ou a suspensão, pura e simples, de direitos adquiridos como o convênio médico, a cesta básica ou o atraso e/ou cancelamento do adiantamento salarial.¹⁶⁷ Estas medidas são sempre tomadas com o acompanhamento do imprescindível relaxamento da repressão no interior e no entorno das garagens e na via pública. Esta prática permitiu, em maio de 1999, um caso raro e talvez único na história do movimento operário: uma greve com 100% de adesão e, inédito, nenhuma punição aos grevistas ou ação contra o sindicato da categoria. Assim o patronato tira “as castanhas do fogo” com a mão do Sindicato; c) A proposição do Estado como instância suprema de regulamentação entre capital e trabalho é falsa. Toda ação do Estado, como pudemos comprovar através da coletânea de leis, decretos e portarias, visa unicamente preservar os interesses empresariais, desequilibrando as pressões sociais a favor do capital. d) a expansão econômica da década de 70 e as transformações na tecnologia com a introdução de novos equipamentos automatizados permitiram, no início, uma

¹⁶⁷ - Em Campinas vigora um acordo que obriga as empresas adiantarem 40% do salário até o dia 15 de cada mês.

maior demanda ao sistema, benefício este apropriado pelos empresários sem qualquer vantagem para os trabalhadores. Esses só realizariam sua antiga aspiração, equiparar o salário local ao da capital do Estado, ao final da década seguinte e quando já declinava a expansão econômica. Quanto aos equipamentos automatizados como os câmbios automáticos e as catracas eletrônicas serviram: os primeiros, se acrescentaram algum conforto para os motoristas, fundamentalmente se prestaram para agregar mais valor ao custo fixo da equação tarifária reafirmando nossa tese de que se ganha pelo capital investido e não pelo serviço prestado; quanto às catracas eletrônicas, são hoje do ponto de vista patronal, alternativa inadiável que ao ser implementada, provocará a demissões de milhares de cobradores.

Por último, a crise do Estado clientelista e o declínio de sua capacidade de cooptação e de controlar os sindicatos e amortizar os conflitos, também não condizem com as práticas do período demarcado pelo autor uma vez que a crise é comum à ambos, Estado e sindicato; entretanto devemos considerar que mesmo em crise o Estado detém uma inquestionável superioridade financeira, jurídica, política e ideológica para defender e preservar os interesses da classe dominante. Prova desta capacidade de cooptação é que na administração petista, período de maiores conquistas da categoria como a equiparação salarial com a capital; redução da jornada para 7:20hs.; proibição da “dupla pegada” e da jornada dupla¹⁶⁸, além da baixa ou nula repressão tivemos, paradoxalmente, o maior número de paralisações. Entretanto, na administração seguinte, de Magalhães Teixeira quando houve o arrocho salarial seguido de demissões; privatizou-se a empresa pública com o decorrente enxugamento do quadro funcional na base da categoria; reintroduziu-se a catraca eletrônica - uma ameaça de demissão para metade da categoria - e finalmente, no momento que a repressão atinge seu ápice com a morte do motorista Edson Pereira da Silva, diretor sindical, durante manifestação na garagem da V.B.T.U a 10 de abril de 1994, a ação da entidade classista limitou-se à mesa de negociações com perversos desdobramentos para a categoria.

Neste caso entendemos que a cooptação se deu de outra forma: quando da demissão do então secretário de transportes Jurandir Fernandes da administração petista, o Partido dividiu-se entre os que o apoiavam e aqueles que ficaram com o prefeito Jacó Bittar. Entre os primeiros estavam o

presidente do Sindicato dos Condutores Osvaldo Rodrigues e seu grupo. No embate que se seguiu com a administração, os militantes ligados ao PT utilizaram-se do apoio ofertado pelo PSDB, que lhes permitiu, entre outras coisas, uma assessoria jurídica especializada e a liberação do acesso à imprensa. Essa informal parceira criou laços subjetivos de cumplicidade contra o inimigo comum e se manteve mesmo quando Jurandir Fernandes assumiu a secretaria de transportes no governo do PSDB. Tratava-se agora, de apagar qualquer vestígio das ações políticas na área dos transportes no governo Bittar e para tanto a anterior parceria foi preservada. Isto explica o recuo e a timidez do Partido e dos sindicatos ligados ao P.T. durante quase toda a administração Teixeira.

Quanto ao fim do corporativismo indicado por Rodrigues,¹⁶⁹ a prática sindical local desautoriza esta assertiva. Na última década, período delimitado por aquele autor, todas as greves, exceto uma, tiveram objetivos econômicos corporativos precisos (vide quadro seguinte).

¹⁶⁸ - Esta é uma prática permanente. Na tarde de 25 de maio de 1999, por exemplo, dois ônibus da URCA deixaram de circular porque o Sindicato dos Trabalhadores impediu que os motoristas cumprissem a jornada dupla, ou seja 12 horas de trabalho ininterruptas. Jornal Correio Popular de 26 de maio de 1999, caderno Cidades, p.1

¹⁶⁹ - Citado por Rodrigues, Leôncio Martins in O Declínio do Sindicalismo Corporativo, Rio de Janeiro, Ibase, 1991

MOTIVAÇÕES GREVISTAS NO SISTEMA DE TRANSPORTES

AN O	MÊS	DIA S	TIPO DE MOBILIZAÇÃO	EMPRESAS ATINGIDAS	MOTIVO
1991	out	8 / 10	greve geral	todas	campanha salarial
1992	mar	9 / 12	greve geral	todas	campanha salarial
	mar	13	greve parcial	todas	campanha salarial
	mar	19	greve geral	todas	campanha salarial
	ago	26	Paralisação por empresa	URCA e VISCA	campanha salarial
	ago	27e2 8	greve geral	todas	campanha salarial
	dez	22e2 3	greve parcial	cinco das seis empresas	campanha salarial
1994	abr	12/1 4	greve geral	todas	assassinato do dire tor sindical Edson
	mai	11/1 4	greve parcial	todas	campanha salarial
1995	jan	11/1 2	Paralisação por empresa	VISCA	campanha salarial
	abr	7	Paralisação por empresa	VISCA	campanha salarial
1996	jan	n/c	greve geral	todas	campanha salarial
	jun	21	greve geral	todas	campanha salarial
1997	jan	15/1 7	Atraso na saída dos ônibus	URCA, VISCA, RLC	campanha salarial
	mar	7	greve parcial	todas	campanha salarial
	nov	18	Paralisação por empresa	URCA	demissão de 200 funcionários
1998	mar	30/3 1	greve geral	todas	votação na Câmara projeto do trans-porte alternativo
	nov	6	greve parcial	quatro das cinco empresas	atraso no pagto.
	nov	24/2 6	greve geral	todas	atraso no pagto.
1999	fev.	12	Paralisação geral por 6 horas	todas	atraso no pagto.
	mai	6	greve geral	todas	suspensão dos benefícios
	jun	7/10	greve geral	todas	não pagto do vale- refeição

Fonte: Setransp e Correio Popular

Concluindo este primeiro nível de análise podemos dizer que os aspectos invariantes na ação sindical na área de transportes são nefastas aos trabalhadores do setor e ao conjunto dos produtores diretos. O primeiro argumento é que desde sua formação o monopólio da representação profissional foi outorgado pelo Estado, cerceando-lhe toda possibilidade de uma ação anti-capitalista, isto é, fora dos limites legais impostos, mesmo porque é acordado o direito de intervenção governamental nas atividades do sindicato. Podemos sintetizar postulando que a estrutura jurídica de Estado, submetida à estrutura econômica controla, com altíssimo grau de previsibilidade, as ações da entidade.

Um segundo argumento, decorrente do primeiro, é que os diversos governos locais no período tiveram características populistas. Esta forma de governo estabelece e consolida na população o mito do Estado protetor, resultando na crença adotada pelos trabalhadores de que o Estado media imparcialmente o conflito entre capital e trabalho. Para cumprir esta mediação o aparelho jurídico estabelece uma instância específica, a Justiça do Trabalho, para a resolução das disputas. As sentenças daí emanadas estabelecem para os trabalhadores um mínimo de 30% da frota circulando em dias de greve, impõe pesadas multas ao Sindicato por dia parado, entre outras medidas. Por outro lado, para os empresários que praticam o *lock-out* ou induzem à greve, as punições, no máximo, resumem-se ao esporádico cumprimento, de cláusulas trabalhistas anteriormente acordadas.

Como se já não bastasse a equivocada interpretação das funções do Estado, o que atualmente une, identifica e mobiliza os trabalhadores do sistema é sua luta contra outros trabalhadores, os perueiros. Associando-se desta maneira aos empresários na defesa do capital, do serviço monopolizado, do péssimo atendimento prestado à comunidade. Para tanto, agem da mesma forma, utilizando-se de argumentos idênticos. As empresas CCTC, anteriormente, e a URCA, em março de 1999, moveram milionárias e bem sucedidas ações indenizatórias contra a Prefeitura alegando quebra do equilíbrio econômico-financeiro, responsabilidade desta última. Agora é o Sindicato que igualmente aciona a Administração Pública tentando impedir o transporte alternativo sob a alegação de que este quebra o equilíbrio econômico-financeiro das empresas. Seu baixo nível de politização não lhes permite desvendar o conluio entre capital e Estado e nem mesmo compreender que um dos principais motivos da perda de passageiros deve-se à péssima qualidade do serviço prestado, deslocando boa parte da demanda para o fretamento ou para os veículos particulares.

Além de que, apenas uma pequena parcela dos usuários recorre, por justas razões, ao transporte alternativo.

Outra importante justificativa que o sindicato não considera é que, segundo a socióloga Rosana Baeninger,¹⁷⁰ na década de 70 a migração respondia por 65,33% do crescimento do município, índice hoje em torno de 16,13%. O comportamento demográfico aponta que entre 1970 e 1980 o saldo migratório - diferença entre os que chegaram e deixaram a cidade - foi de 189 mil pessoas; cai para 32 mil entre 1980 e 1991 e se situa em 9,8 mil entre 1991 e 1996. Isso é acusado pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística - IBGE - com base no Censos de 1970 a 1991 e na Contagem Populacional de 1996 que aponta o crescimento da população: em 1970 temos 375.864 habitantes; em 1980, 664.559; em 1991, 847.595 e em 1996, 908.906 habitantes.

Para Baeninger mais de 100 mil pessoas mudaram de cidade pelo menos uma vez, dentro da região metropolitana de Campinas entre 1991 e 1996. E se a década de 60 foi marcada pela expressiva chegada de população advinda do Estado de Minas Gerais, a de 70 com os paranaenses; de 1980 a 1991 cai a participação de ambos e ocorre uma pouco significativa migração de nordestinos. A década registra a chegada de migrantes do próprio Estado atraídos na década de 70 pelos investimentos públicos e industriais no eixo da rodovia Anhanguera. Na década de 80, o maior crescimento deu-se na região de Paulínia graças ao incremento do polo petroquímico. A década de 90 registra o crescimento do polo Monte Mor - Indaiatuba dado a construção de conjuntos habitacionais e duplicação de estradas. Para a autora *“o que temos hoje é um movimento pendular da população. Não é preciso mudar de cidade quando se muda de emprego, porque as facilidades com estradas e transportes são grandes”*.¹⁷¹

A Pesquisa de Condições de Vida da Fundação Seade confirma que na região 21,1% das pessoas trabalham em municípios distintos daqueles que residem, provocando uma maior demanda pelo transporte intermunicipal, geralmente de melhor qualidade, retirando passageiros do sistema; Uma vez que, segundo a mesma autora, o fluxo migratório de São Paulo para Campinas é marcado por uma mão de obra qualificada, cliente do fretamento, enquanto que o fluxo de Campinas para seu

¹⁷⁰ - Pesquisadora do Núcleo de Estudos da População -NEPO da UNICAMP, publicado a 16 de maio de 1999 no jornal Correio Popular, caderno Cidades, p. 1 e 4

¹⁷¹ - *ibid...*, p. 1

entorno é essencialmente de força de trabalho não qualificada, esta cativa do transporte coletivo urbano.

A insuficiente e deformada prática sindical acaba por prejudicar boa parte da população pela sua convivência com o precário serviço prestado; prejudica a própria categoria ao omitir-se diante de desastres anunciados como o fim da empresa pública ou da instalação das catracas eletrônicas e, o mais dramático, uma categoria como especificidades ímpares - uma vez a irradiação de sua ação pode atingir seriamente o sistema econômico como um todo sendo por isso mesmo, estratégica na radicalização da luta contra o capitalismo - prestar-se exatamente ao seu contrário, intervir para preservá-lo.

Entendemos que isto se deve a dois aspectos invariantes na prática sindical: sua incompreensão e dependência da estrutura jurídico-ideológica do Estado burguês e a quase nula politização de sua base que no dizer de Thompson é uma classe em seu fazer-se, porém num processo que é complexo, multiforme, onde ora a consciência mais próxima da imediatidade, da contingência, da luta econômica, da cotidianidade, é a classe em si.

1.6 - OS GRUPOS DE PRESSÃO

São seis os principais segmentos sociais envolvidos no sistema de transporte coletivo urbano de Campinas: a população usuária, os sindicatos de trabalhadores ligados ao setor, o setor de fretamento, o sistema de transporte alternativo, os empresários de ônibus e o grande capital. Organizados de formas distintas todos pressionam, com maior ou menor intensidade, o aparelho de Estado.

Os usuários desorganizados ou manipulados pelas Sociedades Amigos de Bairro, - esta por sua vez a reboque dos interesses políticos-patidários do Executivo ou dos interesses individuais de membros do Legislativo - eventualmente se mobilizam com vigor e quando isto acontece, conseguem exercer uma pressão mais efetiva sobre os poderes públicos. No entanto esta pressão é esporádica, pontual e efêmera, não ostentando bandeiras mais radicais ,como a luta pela tarifa zero por exemplo, que unificaria e nortearia uma ação coletiva e permanente. A razão como vimos é a herança perversa da representação, da tutela, deixada pelas diversas administrações que, no limite, sempre trataram o

usuário como consumidor do serviço de transporte, sem jamais entender que este setor, nas médias e grandes cidades, é tão essencial quanto aos demais bens sociais como a educação, a saúde e o lazer públicos.

O segundo grupo, já analisado, é o dos trabalhadores do setor que igualmente repetem as sazonais e episódicas pressões.

O terceiro grupo, o setor de fretamento, é praticamente anônimo e exerce discretíssima pressão com suas reivindicações geralmente ligadas à conservação do viário e à circulação e/ou isenções de taxas e impostos. Estas solicitações são encaminhadas pelas empresas que contratam seus serviços. Esta anonimato não é compatível com o enorme volume da frota: segundo o prefeito Jacó Bittar, em 1990, registrava-se mais de 2000 veículos para atender algumas empresas contra 760 ônibus do sistema para atender toda a cidade.

O quarto grupo é o mais recente, trata-se dos trabalhadores no transporte alternativo os quais, com suas peruas e vans contribuem para minimizar o padecimento dos que se utilizam do transporte coletivo urbano. Enfrentam um tratamento diferenciado, submetidos ao rigor da lei que lhes impõe pesadas multas e apreende seus veículos, tratamento esse inimaginável para os proprietários de ônibus.

Denominados de Sistema de Transporte Alternativo Municipal - STAM - e regulamentados pela Lei 9.700 de 1998, tiveram sua frota limitada a somente 483 dos 500 veículos autorizados.¹⁷² A tentativa de ampliar este número em mais 140 peruas, entre os 400 candidatos inscritos e não habilitados, faz com que estes trabalhadores não credenciados exerçam uma constante pressão sobre a administração. Das grandes manifestações de rua a partir de 1997 quando provocaram enormes engarrafamentos, obtendo assim enorme visibilidade, passando pelas ações localizadas entre abril e maio de 1999 quando se registraram 13 dias de greve de fome no saguão do Paço Municipal, um acampamento de uma semana na calçada do edifício onde mora o prefeito, culminando com a invasão da Câmara Municipal a 20 de maio de 1999, até os conflitos de hoje com os microônibus - para, finalmente, conseguirem uma audiência com o prefeito. Rotina essa cumprida pelos empresários, agendada por telefone, a qualquer momento.

Desta reunião ficou a remota possibilidade de vistos provisórios para que novas peruas ingressassem no sistema, ainda assim para operarem nas linhas deficitárias. Diante da situação o presidente da ATA-Stan, João Batista da Silva, representante dos motoristas legalizados que não participam da reivindicação, afirmou que o acréscimo de peruas ao sistema não trará transtornos, desde que “*este seja acompanhado e fiscalizado pelo poder público*”.¹⁷³ O que vem demonstrar que o mito da ação estatal acima de todas as classes, seduz até mesmo quem é vítima de sua cotidiana parcialidade.

Outra discriminação se consuma no fato dos perueiros pagarem o ISSQN; arcarem com os custos operacionais de estacionamento alugando terrenos no centro da cidade ao contrário das empresas de ônibus que têm gratuitamente vias e terminais públicos exclusivos e mantidos com as verbas do município. Por outro lado se as empresas se fundem na TRANSURC, a única organização patronal, os perueiros, diluíram-se em várias associações como a ATA-Stan, APAC, Aprovalcar, STA, Transcamp entre outras, e sempre com exigências conflitantes que lhes dispersa o poder de pressão debilitando sua ação, mesmo tendo seu trabalho muito bem aceito pela população. O paradoxal neste processo é que a rejeição mais explícita parte de outros trabalhadores, estes organizados no Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Campinas e Região, que atualmente servem de “*tropa de choque*” contra o transporte alternativo, prestando um inestimável serviço aos empresários e um enorme desserviço à população cativa do sistema.

O quinto segmento, foi objeto da maior parte da análise até aqui, é o dos empresários do setor e são os que sempre dirigiram as ações da burocracia do Estado, preservando e consolidando suas vantagens seja com vias e terminais exclusivos; com financiamentos com juros subsidiados e aval da Prefeitura para renovação de suas frotas proporcionando maior acumulação de capitais; com a preservação das áreas de operação exclusiva - AOE - que lhes garantem a dupla tarifação; com a absoluta imunidade perante o poder de polícia do município, além de uma enorme e incomum complacência dos Tribunais do Trabalho¹⁷⁴ mesmo diante das seguidas provocações que induzem às greves e, por último com a permanente prática de sérias irregularidades.

¹⁷² - este número segue a mesma lógica que permitiu preservar a hegemonia das empresas de ônibus ao limitar em 10% do total da frota o número de carros em operação, quando da aprovação da frota pública. Frota essa, posteriormente extinta na Administração Magalhães Teixeira.

¹⁷³ - Jornal Diário do Povo de 22 de maio de 1949, p. 5

¹⁷⁴ - No exemplo mais recente, as permissionárias suspenderam o pagamento de benefícios como os vales-refeições, as cestas básicas e o convênio médico, desde 1º de maio último. O juiz Antonio Mazzuca concedeu liminar obrigando seu pagamento e multa diária de R\$ 10 mil por empresa. Como os empresários descumpriram esta ordem judicial, foi

Sobre estas últimas, o relatório conclusivo da CEI da Câmara Municipal de 17 de setembro de 1997 apontou as duas principais: superfaturamento em carrocerias e abatimentos de ISSQN,¹⁷⁵

Finalmente temos o segmento do grande capital, que para o urbanista e ex-vice-prefeito municipal Antonio da Costa Santos, em sua tese de doutorado pela FAU-USP, tem sua origem no declínio das fazendas de café: *“Em 1935, quando foi elaborado o plano de Prestes Maia,¹⁷⁶ o país atravessava o período autoritário do governo de Getúlio Vargas. Por motivos alheios àquele eminente urbanista, o projeto foi conduzido em condições antidemocráticas, mesmo dentro da prefeitura, atendendo interesses do capital da construção civil e dos grandes loteadores de Campinas que descendiam dos barões do café. Como havia muita terra ociosa, em função do declínio da cultura cafeeira, era necessário dar um destino às fazendas decadentes. Então esses descendentes dos barões do café criaram um número enorme de loteamentos. A solução para a grande oferta de terrenos em Campinas foi “vendida” pelos militares na forma de obras caras, com grandes empreiteiras brasileiras. O capital imobiliário, altamente predatório e especulativo, orbita em torno de cada obra. Edifícios verticalizados foram erguidos em volta delas”¹⁷⁷*

Na esteira desta cultura, isto é, da associação de grandes capitalistas que se coonestam, as grandes empreiteiras por se reportarem diretamente às instâncias burocráticas estaduais e federais, as quais lhes permitem uma incomparável capacidade de captação de recursos internos e externos para depois, imporem aos municípios seus projetos, acabados e irrecusáveis, uma vez que ainda contam com os canais de financiamento devidamente acertados. Foi o caso dos trólebus na administração Teixeira e do VLT na administração Bittar. Ambos os projetos foram abandonados, o primeiro sem que nenhum trólebus rodasse, resultando em mais de uma centena de postes inúteis espetados ao

necessário o Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários entrar com a petição junto ao Fórum pedindo a indisponibilidade das receitas das empresas e a prisão dos réus, prerrogativa esta, natural e rotineira, não exercida pela Justiça do Trabalho. O mesmo Mazzuca indeferiu os pedidos de prisão e bloqueio e o juiz do Tribunal Superior do Trabalho de Brasília, Ursulino Santos, isentou-as do pagamento da multa diária.

¹⁷⁵ - Esta CEI localizou um contrato de confissão de dívida, assinado a 25 de agosto de 1992, último ano da gestão Bittar, entre a prefeitura e as permissionárias perdoava uma dívida cerca de Cr\$ 17,33 bilhões (cerca de R\$ 4 milhões) de ISSQN das empresas, além destas terem declarado 42% a mais de gastos com carrocerias, um dos itens que mais pesam na composição da planilha de custos.

¹⁷⁶ - As obras sugeridas em 1935, no Plano de Melhoramentos Urbanos elaborado por Prestes Maia e reforçados em 1970 pelo PPDI - Plano Preliminar de Desenvolvimento Integrado do prefeito Orestes Quércia, são Complexo rodoviário sudeste, incluindo túneis e urbanização do córrego do Picarrão; via expressa Aquidabã e Estação de Tratamento de Esgoto do ribeirão Anhumas. Fonte: entrevista com o arquiteto Antonio Costa Santos na Folha de São Paulo de 17 de agosto de 1997, p. 7-2

¹⁷⁷ - Entrevista ao Jornal Folha de São Paulo de 17 de agosto de 1997, p.7-2

longo da Avenida Amoreiras e uma dívida, que como vimos, entre estudos de implantação, desapropriações e empréstimos consumiu, de 1983 a 1985, US\$207.038,00 com o FINEP, US\$ 30.000.000 com o BNDES e US\$ 20.000.000 com o Mitsubishi Bank, além de uma dívida, segundo o jornal Diário do Povo de 31 de agosto de 1991 de US\$ 1.000.000 com a CPFL *“para construir o sistema trólebus, quando o governo federal desaconselhava este tipo de investimento”*.

O outro projeto, o VLT, conhecido por metrô de superfície era bem mais ambicioso. Propunha-se, após sua conclusão, integrar-se a outro projeto, o Trem Metropolitano, este ligaria Sumaré a Vinhedo, passando por Campinas e Valinhos; O então reitor da UNICAMP Carlos Vogt assinou um contrato de cooperação técnica para efetivar o VLT e ainda se dispôs a contribuir na captação de recursos para estendê-lo até Barão Geraldo através do igualmente desativado ramal da Funilense. Entretanto, o “metrô” implementou apenas 8,5 km sobre os leitos desativados da FEPASA, ligando o bairro Campos Eliseos ao centro da cidade. Sua parcial instalação, tornou-o antieconômico e justificou o encerramento de sua operação, operação essa que durou de sua inauguração em novembro de 1990 até sua total desativação em fevereiro de 1995 no governo Magalhães Teixeira. O atual prefeito Francisco Amaral fez constar em seu programa de governo, na área dedicada aos transportes coletivos o seguinte: *“O VLT foi desativado pela FEPASA com a alegação de operação antieconômica, sem levar em consideração os aspectos sociais e mesmo os econômicos. Deve ser reativado e terminado, em parceria com a iniciativa privada para reduzir custos.”* O prefeito ainda prometia sua ampliação *“Posteriormente, serão prolongadas as linhas de acordo com o planejamento adequado e um Plano Diretor de Transportes, visando efetuar a ligação do VLT com as universidades e Aeroporto de Viracopos e criar integrações do VLT com as demais modalidades de transporte, especialmente futuros corredores de ônibus. O Trem Metropolitano foi abandonado pela FEPASA, mas deve ser implantado.(...)”*

Essa promessa de campanha foi descartada em dezembro de 1997. Na mesma ocasião, uma Comissão Especial de Estudo da Câmara Municipal de Campinas, presidida pelo vereador Carlos Signorelli do PT, retomou a proposta da reativação do VLT, uma vez compreendida a viabilidade econômica do sistema, se integrado ao STUCC e acrescido de pequenas obras, atingiria 80 mil passageiros/dia. Encerrava propondo que o custo das obras ficasse a cargo das permissionárias de ônibus, que passariam a explorar o sistema.

Segundo o insuspeito diretor de Comunicações da Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU Luiz Carlos de Souza, para quem um metrô de superfície como o VLT seja viável é necessário uma demanda mínima diária de 10 mil passageiros.¹⁷⁸

Desde seu início o VLT foi motivo de controvérsias: uma ação popular proposta na 6ª Vara da Fazenda Pública do Estado, de autoria do ex-vice-prefeito Antonio da Costa Santos (PT) provocou a crise política que culminaria com a saída do Partido da administração e o rompimento com o prefeito Jacó Bittar. Nesta ação, o autor pede o ressarcimento aos cofres públicos dos prejuízos causados pelo projeto e acusa a FEPASA, a Prefeitura de Campinas, a COBRASMA, a construtora Mendes Júnior e o ex-presidente da FEPASA Sérgio Lorena de Mello de terem superfaturado a obra em 100%. O projeto original previa a construção de 13 km de trilhos a um custo de US\$ 90 milhões, sendo que o governo estadual gastou US\$ 125 milhões para instalar apenas 8,5 km de trilhos. A respeito o ex-prefeito Jacó Bittar manifestou-se dizendo: *“Crime maior do que qualquer um que possa ter sido cometido na execução do VLT é a desativação do sistema.”* E justificando sua reativação alegou que *“nos países desenvolvidos o Estado subsidia até 70% do transporte público. Os japoneses dizem que quanto maior a liberdade de um homem para ir e vir maior é sua capacidade de produzir riquezas”*¹⁷⁹

Esta declaração do ex-prefeito revela uma radical mudança de opinião, afinal não era sua a consigna de que o transporte deve ser pago por quem dele se beneficia?

Recentemente, o atual presidente da FEPASA, Renato Casali Pavan afirmou que *“Não iria ficar com esse monumento histórico”*¹⁸⁰ e que iria negociar as instalações do VLT com empresas que administram parques de diversões: *“Vamos tentar oferecer o material para o Playcenter ou qualquer outra empresa do ramo”*.¹⁸¹ Repete-se assim o desfecho dos 30 bondes de 30 anos atrás *“(…) todos com mais de 50 anos de construção, muitas vezes reformados. À medida que as linhas se extinguíam, os bondes, vendidos como sucatas, eram adquiridos por proprietários de parques de diversões e colecionadores exóticos.”*¹⁸²

¹⁷⁸ - Jornal Folha de São Paulo de 28 de agosto de 1997, p. 3-1

¹⁷⁹ - Jornal Folha de São Paulo de 12 de agosto de 1997, p. 7-3

¹⁸⁰ - Jornal Folha de São Paulo de 28 de agosto de 1997, p. 3-1

¹⁸¹ - Jornal Folha de São Paulo de 29 de agosto de 1997, p. 3-3

¹⁸² - Ver citação integral à p. 13 deste trabalho.

A história se repete, desta vez como farsa, uma vez que o VLT é de fato um eficiente e seguro transporte de massas, constituindo-se assim uma alternativa eficaz ao transporte por ônibus e ao monopólio exercido por seus poucos proprietários, diferentemente dos bondes, que na época foram superados pelos ônibus de maior capacidade, versatilidade e mobilidade, constituindo-se no entanto, como única opção.

Na defesa do VLT manifestaram-se a Fundação CONSABS através de uma abaixo-assinado dirigido ao governador Mário Covas com 70% das assinaturas das 850 associações de bairro cadastradas na entidade e o Sindicato dos Trabalhadores em Empresas Ferroviárias da Zona Paulista que tratou do assunto num artigo onde se lê; *"... A questão mais discutida hoje, é a sua viabilidade. Ele é mais barato, mais seguro, mais racional e muito menos poluente que o transporte rodoviário. O VLT precisa ser estendido aos bairros mais distantes como previa seu projeto inicial. Para isso, pode inclusive aproveitar as linhas de trem das ex-companhias paulista e mogiana. Hoje, o trajeto do VLT não leva ninguém a lugar nenhum. Por isso, dizem que ele é deficitário. (...) A demanda hoje em Campinas é de 300 mil passageiros por dia. O VLT tem capacidade para transportar 40 mil passageiros/dia, mas esse número pode chegar a 100 mil passageiros/dia. Com a integração todos sairiam ganhando. Com o transporte ferroviário atendendo a população teríamos menos veículos nas ruas, diminuindo os acidentes, a poluição, evitando congestionamentos e atrasos. Se levarmos essa discussão para a área econômica, podemos provar que a reativação do VLT pode ser lucrativa, se administrada com seriedade e competência. Os trinta milhões de reais necessários para a expansão da linha até o terminal Ouro Verde, e sua integração com outros modais, se tornam uma bagatela, se analisarmos a demanda existente e a precariedade do transporte rodoviário. Não é raro vermos ônibus atrasados, apinhados de gente, pondo em risco a segurança dos passageiros. (...)"*¹⁸³

A análise do sindicato é correta, só não percebeu que as grandes empreiteiras e o topo da burocracia locupletaram-se com o projeto em si, não com os benefícios sociais que poderiam oferecer e, pior, o monopólio do transporte coletivo urbano por ônibus foi integralmente preservado e a população, mais uma vez, pagou a conta.

¹⁸³ - Jornal Folha de São Paulo de 12 de julho de 1997, p.3-3

ANEXO IV - ARTIGOS NA IMPRENSA OFICIAL¹⁸⁴

Os Grupos de Pressão no setor de Transportes Coletivos Urbanos

Neste anexo citamos as fontes oficiais para demonstrar as pressões exercidas sobre a máquina pública. São registros colhidos aleatoriamente no Diário Oficial do Município durante a Administração Bittar. Este período foi propositalmente escolhido porque comparativamente, graças ao Passe Popular que permitiu o controle de mais de 80% da receita do sistema e de outras medidas como a criação da Empresa Pública, proporcionou uma relativa autonomia frente aos empresários do setor. Ainda assim fica explícito o poder de coerção das empresas e, principalmente, neste governo de perspectivas políticas diferenciadas dos anteriores, as ações regulares do Estado visaram os interesses empresariais.

A fonte, além de ser o registro oficial das ações estatais, também se explica por outra razão: foi a partir de novembro de 1989 que o Diário Oficial do Município mudou seu formato e além de seu conteúdo institucional, passou a abordar os atos de governo e as manifestações dos grupos organizados tecendo alguns comentários. Uma amostragem a partir desta mudança, onde encontramos muitos registros quando ainda vigoravam as “Teses do PT para governar Campinas”, nos permite detectar a direção tomada pela administração, pois, mesmo reconhecendo e registrando as criminosas práticas dos empresários, se manteve absolutamente omissa, não adotando nenhuma medida mais rigorosa e unilateral, como a cassação da permissão prevista em lei diante do acúmulo de descumprimento das normas de serviço; ou por colocarem em circulação uma frota menor que o mínimo estabelecido; ou por reduzir o número de viagens; ou por sonegar impostos municipais etc.

¹⁸⁴- Esclarecimentos: Em primeiro lugar é necessário esclarecer que os cortes feitos dentro dos artigos indicados por (...) dizem respeito a trecho não pertinente ou perda de registro; segundo, que as frase indicadas por [] dizem respeito a acréscimo pessoal feito pelo autor para melhor esclarecimento. Foi mantida a redação original dos artigos.

- A PRESSÃO DOS EMPRESÁRIOS

01 - DOM de 17 de abril de 1990

A Prefeitura não aceitará a retirada de ônibus das linhas. Esta proposta dos empresários, colocada ontem em reunião com a Setransp, foi totalmente descartada. No encontro ficou claro que a administração não negocia a qualidade do serviço prestado pelas empresas de ônibus em função da mudança nas tarifas. **Os empresários sugeriram a diminuição da oferta de coletivos em função da tarifa nominática ter sido reduzida.** Eles alegam prejuízos e anunciaram que vão parar caso a tarifa não volte ao valor anterior.

A decisão da Prefeitura de não negociar a retirada de ônibus parte do princípio que a população não pode ser penalizada duas vezes. Se grande parte dos usuários foi prejudicada pela suspensão do passe com desconto, conseguida através de liminar a Administração Popular não admite que agora a população sofra (sic) com a falta de ônibus.

A ordem da Setransp é a fiscalização rígida do cumprimento das ordens de serviços. Por outro lado, **a Setransp perdeu, por enquanto, um forte instrumento para fazer valer o resultado dessa operação: o pagamento das multas.** A dificuldade surge com a suspensão do Passe com Desconto, que possibilitava à Setransp, no acerto de contas, o pagamento das infrações cometidas pelas empresas. A Prefeitura estuda o retorno mais rápido da venda do Passe com Desconto.

02 - DOM de 20 de abril de 1990

A Setransp constatou, através de seus fiscais e reclamações dos usuários feitas pelo telefone 156, que **as empresas de ônibus não estão cumprindo as ordens de serviço, tirando coletivos das linhas.** Para não comprometer a qualidade do transporte coletivo e prejudicar a população, a Secretaria intensificou a fiscalização, advertindo e multando essas empresas. Como elas não costumam pagar as infrações, a Setransp vai descontar no acerto de contas da venda dos passes. O setor pede para a população não deixar de reclamar caso as empresas continue (sic) burlando o horário, pois assim poderá acompanhar a situação mais eficientemente e multar as infratoras.

03 - DOM de 27 de julho de 1990

“A Secretaria de Transporte e de Negócios Jurídicos estão estudando uma forma legal para tirar definitivamente a permissão da Tugran para operar o transporte coletivo na região do Campo Grande. A empresa está sob intervenção da Prefeitura há 6 meses por apresentar serviços de péssima qualidade aos cerca de 70 mil passageiros transportados diariamente.”

04 - DOM de 28 de novembro de 1990

Tugran deixa cidade e Emdec assume o C. Grande

“ Os aproximadamente 50 mil passageiros da região do Campo Grande não precisam mais se preocupar com o retorno da Tugran na operação do transporte coletivo na área. A empresa decidiu deixar definitivamente a cidade, para atuar no Estado de Tocantins. A saída da Tugran deverá acontecer até o final da semana, a partir do momento que estiver concluído “os entendimentos amigáveis” mantido entre a empresa e a Prefeitura. De acordo com a Setransp a Administração não fará nenhum pagamento extra para a Tugran deixar a cidade. Haverá o acerto normal das contas, para que não haja perdas e danos a nenhuma das partes. A Prefeitura saldou algumas contas da empresa

durante esse período de intervenção. Para compensar os acertos financeiros, a Tugran deixará um jipe Toyota e um guincho. (...) A Prefeitura decretou intervenção porque a empresa estava oferecendo um serviço de péssima qualidade à população.”

06 - DOM de 5 de abril de 1991

Limpeza e conforto garante preferência para ônibus da Emdec

“Os técnicos da Setransp constataram que os passageiros do transporte coletivo preferem tomar os ônibus da Emdec ao invés de utilizar as outras empresas do sistema que circulam na região do Pq. Industrial, Vila Teixeira, Campo Grande. Eles comentam que os coletivos da Emdec são limpos, confortáveis e cumprem os horários. Os ônibus novos e semi-novos contam com bancos estofados para promover o bem-estar dos passageiros. Segundo a Setransp, os empresários do setor alegam que não adquirem ônibus mais confortáveis porque a população não conserva. Mas os técnicos da Emdec não concordam com essa opinião. Eles afirmam que se houver conforto, os passageiros cuidam do equipamento. A Emdec está utilizando três ônibus semi-novos da Mafersa há cinco meses, sem apresentar nenhum sinal de depreciação.”

07 - DOM de 6 de julho de 1991

Empresas sonegam pagamento de ISS desde 89

Desde novembro de 1989, as empresas permissionárias do transporte coletivo de Campinas **sonegam a Prefeitura pois não pagam o Imposto sobre Serviços (ISS).** A Secretaria de Finanças estima que a dívida ultrapasse Cr\$ 1 bilhão. O ISS entra na planilha de custos que determina o valor da passagem e representa 7% deste valor. A última fiscalização feita pelos fiscais da Prefeitura nas empresas foi em outubro de 1989. Naquela época, os fiscais detectaram que ocorria a sonegação desde 1988. Daquela data até hoje não houve mais fiscalização. Das oito empresas permissionárias, apenas a Bortolotto pagou o ISS. (...) Entre as permissionárias está a Empresa de Desenvolvimento de Campinas (Emdec). Para o vereador Lucino (sic) Zica (PT), 40, a dívida pode chegar a Cr\$ 2 bilhões. Ele disse que há um projeto de lei elaborado pela prefeitura para perdoar a dívida. O secretário de Finanças, José Pólíce Júnior, disse que a culpa é das empresas e não da falta de fiscalização. Pólíce disse que o direito de cobrança prescreve a cada cinco anos. **“É impossível ter uma máquina fiscal que vá ao contribuinte a cada dois anos.”**

08 - DOM de 11 de julho de 1992

Empresa tira 35% dos ônibus das ruas

Urca diz que tarifa cobrada pela Prefeitura de Campinas não cobre os gastos operacionais.

“A Viação Urca, maior empresa permissionária do transporte urbano em Campinas, tirou de circulação ontem 35% de seus 203 carros. Pelo menos 35 mil pessoas tiveram que esperar uma hora ou ficaram sem ônibus na cidade. Segundo a Emdec (...) a Urca considera que a tarifa média de Cr\$ 1.850 não cobre os custos da empresa. (...)

A Urca opera 30 linhas em Campinas, a maior parte em bairros da periferia. As linhas de maior movimento servem o (sic) distritos industriais, o Parque Universitário e o Jardim Ouro Verde.

No Terminal Ouro Verde, onde há 16 linhas, o fiscal Geraldo Aparecido Alves de Souza, afirmou que desde as 5h (sic) de ontem apenas 50% da frota estava circulando. **“A linha 578, que liga o terminal ao Shopping Center, só colocou dois dos quatro ônibus que deveriam estar em circulação. Normalmente, os passageiros esperam meia hora, mas hoje**

estão tendo que esperar hora e meia”, afirmou. Apenas ônibus da Urca circulam pelo Terminal Ouro Verde. Segundo Souza, nos horários de pico cerca de 150 mil pessoas utilizam as linhas que passam pelo local. Ele afirmou que as linhas que fazem o sentido bairro-terminal e **deveriam ter recebido 40 carros-padrão (sic) (com três portas), receberam apenas 20 carros convencionais (com duas portas).**”

- A PRESSÃO DOS USUÁRIOS

01 - DOM de 7 de novembro de 1989

Emdec vai gerir transportes

“A EMDEC - Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas - em processo de liquidação desde 1977, está sendo reativada pela administração para cumprir a função de implementar e gerenciar o transporte e trânsito de Campinas. O anúncio foi feito ontem pelo prefeito Jacó Bittar que já convocou os acionistas da empresa¹⁸⁵, O prefeito explicou que a EMDEC está praticamente substituindo o papel da Empresa Municipal de Transportes...**Para o secretário de Transporte e futuro presidente da Empresa, Campinas atingiu um porte que não mais permite a administração dos sistemas de transporte e trânsito de forma empírica, sendo necessário pessoal especializado e liberdade de ação, que serão proporcionados por uma empresa. Para dar um exemplo, ele citou que a SETRANSP recebe por mês, apenas em pedidos de alteração de pontos, trajetos de ônibus e mãos de direção, mais de 500 solicitações, número superior ao da cidade de São Paulo...** Baseado em levantamento elaborado pela Secretaria de Negócios Jurídicos, o prefeito afirmou que o patrimônio da EMDEC é maior do que suas dívidas e que estas serão pagas. As dívidas da EMDEC são de três naturezas: de desapropriações, para com a Receita Federal e a firma H.R. Engenharia.

02 - DOM de 13 de fevereiro de 1990

Prefeitura decide intervir na Tugran

“A Tugran, empresa de ônibus que serve a região do Campo Grande, **está sob intervenção da Prefeitura.** Decreto neste sentido será publicado na edição de hoje do Diário Oficial do Município e faz parte de um conjunto de medidas tomadas ontem, **em resposta à mobilização dos moradores da região**”.

03 - DOM de 7 de março de 1990

Transportes no Campo Grande entram na linha

“**Representantes de 16 Sociedades Amigos de Bairros (Sabs) da região do Campo Grande** aprovaram a intervenção na Tugran. Reunidos no final de semana no Setor de Assuntos Comunitários da Setransp, eles **afirmaram que o transporte coletivo na região melhorou consideravelmente.** Disseram não querer que a Prefeitura entregue novamente o serviço à empresa, temendo que volte o estado precário de antes.”

¹⁸⁵ - Para a Assembléia do dia 14 de novembro de 1989 foram convocados: a Prefeitura Municipal - principal acionista com 51% da ações - e os demais acionistas: Cohab, Sanasa, IPMC, Ceasa, e dois sócios privados, Orestes Quércia e Alduíno Zini.

O4 - DOM de 20 de março de 1990

Pq. Jambeiro terá melhoria no transporte

“Uma comissão de mães do Parque Jambeiro esteve ontem na Prefeitura reivindicando melhorias no serviço de transporte coletivo do bairro. A principal dificuldade é quanto ao itinerário, que é todo feito em ruas de terras e muitos buracos. Quando chove, segundo os moradores, as vias ficam intransitáveis... A Setransp fará também um ajuste no horário dos ônibus, principalmente no período noturno, e após uma pesquisa que será realizada na região dentro de alguns dias, poderá mudar a seqüência do itinerário.”

O5 - DOM de 24 de março de 1990

Bairros discutem mudanças no transporte

“A Setransp, a Urca, e as Sociedades Amigos de Bairros do Jd, Aeronave, Pq. das indústrias e o Jd. São Cristóvão encontraram alternativas para melhorar o transporte coletivo na região. A medida viável e aceita pelo moradores do Jd. São Cristóvão é dividir a linha alimentadora em duas, aumentando de 5 para 6 ônibus... A proposta ainda vai ser discutida com a população dos demais bairros. Caso seja aceita, entra em vigor no próximo dia 2.”

O6 - DOM de 24 de abril de 1990

Linha dividida beneficia morador do Ouro Verde

“A Setransp encontrou uma alternativa para melhorar o transporte coletivo em boa parte da região do Ouro Verde: dividir em duas a linha alimentadora do Jardim Aeronave. A medida, que entrou em vigor no último domingo, foi decidida em reuniões entre a Setransp, entidades populares dos bairros envolvidos e a Urca, empresa que opera na região.”

O7 - DOM de 24 de abril de 1990

Ouro Verde: Prefeitura faz sua parte

“Dentro de aproximadamente 60 dias, a Setransp vai iniciar as obras de asfaltamento de 15 quilômetros de itinerários de ônibus na região do Ouro Verde. A medida atende parcialmente as reivindicações de 20 entidades populares da região, formuladas em assembléia no terminal Ouro Verde segunda-feira passada. Outras reivindicações, como duplicação da avenida Rui Rodrigues e o fim do monopólio da Urca, dependem de aprovação da Câmara Municipal. A criação da empresa municipal de transporte coletivo, principal reivindicação dos moradores, também será decidida pela Câmara. Já a criação do corredor exclusivo para o transporte coletivo na via expressa Santos Dumont, está na dependência da definição de qual a empresa que vai operar na área: Urca ou VBTU.”

O8 - DOM de 31 de julho de 1990

Campo Grande quer ônibus que vereadores condenam

“Representantes de várias entidades de bairros da região do Campo Grande estiveram ontem no Gabinete do prefeito acompanhados pelo vereador Arlindo Dutra agradecendo pela significativa melhora na qualidade do transporte coletivo prestado na área após a intervenção da Prefeitura...Os representantes ficaram preocupados com a situação do transporte na região, caso a Justiça conceda liminar à Ação Popular impetrada por vereadores¹⁸⁶ da Câmara

¹⁸⁶ - A ação foi impetrada na Justiça pelos vereadores Edivaldo Orsi e Irineu Simionato do PSDB, Arita Pettená do PTB e Tadeu Marcos do PFL.

Municipal, pedindo a retirada de circulação dos 28 ônibus da Emdec por terem sido adquiridos sem concorrência pública.”

09 - DOM de 25 de outubro de 1990

População pede e consegue mudar o trajeto de ônibus

“As reivindicações de três bairros de Campinas para mudanças na linhas ônibus foram atendidas pela Prefeitura e devem iniciar novos itinerários a partir de 4 de novembro. Os bairros atendidos são Jardim Nova América, Jardim Sigris e Jardim Fernanda. A decisão se concretizou em reunião realizada ontem na Emdec entre os presidentes das três Sociedades de Bairro, o SAC (Setor de Atendimento Comunitário da Emdec), o Departamento de Transportes da Setransp, o Departamento de Tráfego da VBTU e o vereador Arlindo Dutra. A mudança nos itinerários e a criação de uma nova linha de ônibus são suficientes para atender os pedidos da população dos três bairros.”

- AS AÇÕES DO ESTADO

01 - DOM de 12 de janeiro de 1990

No Campo Grande, chuva obriga Setransp a mudar ponto de ônibus

A Secretaria de Transportes notou que com o itinerário antigo havia 30% mais passageiros e decidiu reativá-lo... Com esta medida o atendimento aos passageiros subiu de 60 para 98%, e a distância que muitos tinham de percorrer até o ponto, diminuiu de cinco para um quilômetro. A alteração de pontos e trajetos entrou em operação na última terça-feira e os moradores dos bairros foram avisados pelos fiscais da Setransp.

02 - DOM de 16 de março de 1990

A Setransp divulgou ontem levantamento registrando 360 punições às oito empresas de ônibus urbano desde janeiro. A campeã das multas foi a VCG com 24 advertências e 70 multas. Em seguida a VBTU (52 e 15), URCA (30 E 21), RLC (8 e 24), TUGRAN (11e 12), VISCA (12 e 5), TUCA (6 E 5) e Bortoloto, 4 advertências e 7 multas. As advertências são feitas principalmente por redução no número de viagens, alteração de itinerário e parada fora do ponto. A multa, de 18 Valores Referência, ocorre por reincidir na advertência. A de 30 Vrs, em três ou mais ocorrências na mesma infração. A multa primária vale hoje NCz\$ 9.497,88 mas as empresas normalmente, recorrem à Justiça e acabam não pagando. A Setransp estuda um mecanismo mais eficiente de fazer valer o cumprimento da lei.

03 - DOM de 20 de março de 1990

(...) A Setransp lacrou ontem 16 ônibus da VCG por problemas com freios, barra de direção, pneus carecas, etc, colocando os passageiros em risco. Depois de vistoriar 70% da frota, cerca de 82 carros, foi feito um relatório das ocorrências. Foi dado prazo de 10 dias para que esses veículos sejam retirados de circulação, revisados e entrar novamente em operação. Antes da liberação serão vistoriados pela Setransp.

04 - DOM de 5 de abril de 1990

A Setransp constatou que a VBTU ainda não está cumprindo integralmente as ordens de serviço. Das 17 linhas operadas, a empresa cumpriu o horário em apenas 10. (...) A Setransp vai intensificar a fiscalização, podendo aplicar

novas multas, caso permaneça a desobediência às O.S. [ordens de serviço] **A VBTU se comprometeu no final do mês passado a cumprir 100% o horário estipulado em todas as linhas.**

05 - DOM de 6 de abril de 1990

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) liberou cerca de 40 milhões de BTNfs para a compra de 157 novos ônibus. O pedido feito pelos empresários no final do ano passado era de 197 veículos. O secretário de Transportes vai à sede do Banco, no Rio, na próxima semana, para definir os detalhes de encaminhamento do financiamento. Ele vai tentar também a liberação de 160 mil OTNs, pleiteados pela Prefeitura para aplicar na melhoria de (sic) serviço, como faixa exclusiva para ônibus no centro, semáforos eletrônicos e baias ao longo da John Boyd Dunlop.

Os ônibus serão distribuídos às empresas da seguinte forma: RLC - 25 padrons e 5 convencionais, EBVL - 2 convencionais, TUCA - 22 padrons, URCA - 30 padrons e 6 articulados, VCG - 30 padrons, VISCA - 10 convencionais, VBTU - 12 padrons e TUGRAN - 15 padrons. (...)

06 - Diário Oficial do Município, 31 de maio de 1990

O sistema de atendimento no terminais de ônibus vai ser padronizado. **A finalidade da SETRANSP é garantir o bem-estar dos passageiros no embarque e desembarque.** Para isso, todos os profissionais, entre supervisores, fiscais, atendentes, operadores, farão um curso sobre relações humanas. Neste treinamento básico **os funcionários terão sua visão sobre sua posição no transporte coletivo e a importância do usuário, entre outros temas.**

07 - idem

A Prefeitura começa efetivamente a dar prioridade ao tráfego de coletivos na área central. Hoje, a partir das 20h, começam as obras de implantação das faixas exclusivas de ônibus na rua Benjamin Constant (...) numa extensão de 1, 3 mil metros. Posteriormente os corredores exclusivos serão implantados entre na rua 11 de Agosto (...) José Paulino (...) Marechal Deodoro (...). Hoje também começa a funcionar em definitivo a faixa exclusiva da Moraes Sales. (...) Estudos do DEPE indicam que, diante da crescente densidade urbana, será necessário priorizar o tráfego na zona central para evitar um colapso. Nessa nova realidade a preferência será para o pedestre. Depois, por questões óbvias para os ônibus: **enquanto um coletivo transporta em média 60 pessoas, um carro leva duas.** Há também a vantagem sócio-econômica representada por este sistema de transporte. Com as faixas exclusivas a tendência é a criação de calçadas e estacionamento na proximidades do Centro.(sic) O proprietário deixaria o carro nesses locais e tomaria ônibus para chegar ao miolo da cidade.

08 - DOM de 2 de junho de 1990

A frota de ônibus de Campinas será reforçada com cerca de 80 coletivos. **Os ônibus serão comprados pela Prefeitura com verbas liberadas pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).** O edital de concorrência será publicado na edição de terça-feira do Diário Oficial. O novos coletivos (...) terão as seguintes características: (...) suspensão a ar e câmbio automático. (...) Os ônibus com câmbio automático têm a vantagem de reduzir o trabalho do motorista, que muda de marcha quatro mil vezes. Esse número cairá sensivelmente, além de trazer maior conforto para o passageiro, maior durabilidade aos coletivos e menor desgaste de peças e pneus.

09 - DOM de 5 de junho de 1990

A Prefeitura já iniciou os estudos para a implantação de catracas automáticas nos coletivos da cidade. A medida traria inúmeras vantagens para os usuários, além de maior agilidade ao transporte coletivo. O sistema de transporte teria sua capacidade de embarque aumentada em três vezes, diminuindo o tempo de parada nos pontos, o que resultaria em mais viagens por linha. Segundo a SETRANSP, a adoção das catracas automáticas não trará nenhum problema de demissão dos cobradores. Esses profissionais seriam reaproveitados em outras funções especializadas dentro das próprias empresas.

10 - idem

O Diário Oficial publica, hoje, edital de concorrência, para compra de 63 ônibus zero quilômetro. Os coletivos serão adquiridos com recursos da própria Administração e deverão estar na cidade integrando a frota da EMDEC, a partir de agosto próximo. (...)

11 - DOM de 12 de junho de 1990

A Secretaria de Transportes vai descontar o valor de todas as multas aplicadas as empresas de transporte coletivo decorrentes de infrações cometidas no repasse do dinheiro da venda de passes. A medida foi tomada porque as empresas, quando autuadas, recorrem judicialmente e acabam não pagando as multas, que são regulamentadas apenas por portaria da Administração.

As empresas de ônibus do transporte coletivo continuam desobedecendo as ordens de serviço, comprometendo o andamento do serviço prestado à população. A Setransp divulgou um levantamento feito de janeiro a maio deste ano, onde consta um total de 552 infrações cometidas por elas. (...)

Desde fevereiro, quando recebeu intervenção da Prefeitura, a Tugran não apresentou mais problemas no serviço, que executa na área do Campo Grande.

12 - DOM de 22 de junho de 1990

A VCG, empresa que recebeu 197 multas somente nos cinco primeiros meses deste ano por oferecer serviços de má qualidade, vai deixar de operar no transporte coletivo em Campinas dentro de 15 dias. A viação Itacolomy Turismo Ltda. de Belo Horizonte, vai atuar na área atualmente atendida pela VCG e que representa 15% do sistema. (...) Nessa área onde a Itacolomy passará a atuar são transportados aproximadamente 80 mil passageiros por dia (...) Mas a VCG tem comprometido o bom andamento do serviço, tirando ônibus das linhas, descumprindo o horário determinado nas ordens de serviço, além da maioria de seus carros estarem em péssimo estado de conservação.

13 - DOM de 3 de julho de 1990

A Prefeitura foi convocada ontem pelo Finame, órgão liberador de recursos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), para receber o certificado de enquadramento. O documento garante que o pedido de ordem de US\$ 40 milhões, para a compra de 157 ônibus zero quilômetro, entre convencional, padron e articulado, está oficialmente aprovado e que o dinheiro está a disposição do agente financeiro escolhido pelas empresas de ônibus. (...)

A liberação dos recursos foi toda mediada pela prefeitura, com condições especiais, para favorecer as empresas de ônibus. Elas terão 12 meses de carência para começar a pagar e mais 48 meses de amortização.

14 - DOM de 28 de Julho de 1990

Secretaria descarta ilegalidade na compra de ônibus pela Emdec

“Caso alguns vereadores impetrem realmente uma ação popular contra a Prefeitura ou o prefeito pela compra de ônibus sem concorrência pela Emdec para atuação na região do Campo Grande, a medida será defendida porque foi um ato legal... A tese que será defendida pela Secretaria é de que a intervenção aconteceu não só para melhorar o serviço de transporte coletivo oferecido aos usuários da região mas também para proteger a vida dos passageiros, colocada em risco pela falta de condições dos ônibus antigos. A Prefeitura não poderia intervir e continuar operando com os mesmos ônibus sob pena de que a intervenção perdesse a finalidade. A Secretaria de transportes, por sua vez, explicou que quando interviu na Tugran, em fevereiro, a empresa operava com 31 veículos, embora o mínimo exigido pela Secretaria fosse de 44 para transportar os 20 mil passageiros da região. Esses 31 ônibus estavam completamente sucateados e exigiriam um investimento equivalente a 80% do valor total dos veículos novos para serem recuperados. Analisando estes dados, apresentados à Secretaria em laudo técnico assinados por especialistas da CMTC que assessoravam a intervenção, a Emdec decidiu pela compra de 15 novos ônibus. A aquisição foi feita diretamente da CMTC porque existe um convênio entre a Prefeitura de Campinas e a Companhia de São Paulo para cooperação técnica e troca de equipamento, permitindo a compra em condições especiais de preço e pagamento. Os carros custaram, na época, Cr\$11 milhões e chegaram em Campinas de imediato. Uma concorrência levará em média 90 dias, durante os quais os passageiros do Campo Grande ficariam praticamente sem transporte.”

15 - DOM de 14 de julho de 1990

A empresa de ônibus Viação Campos Gerais (VCG), recordista de multas (197 somente de janeiro a maio deste ano) por apresentar um péssimo serviço, está oficialmente desligada do sistema de transporte coletivo da cidade, terminando o transtorno de aproximadamente 80 mil passageiros diariamente. O decreto de n. 10.185, assinado pelo prefeito e publicado no Diário Oficial sexta-feira, revoga a permissão da VCG para operar na área nordeste. A região será atendida pela Viação Itacolomy Turismo Ltda., em caráter provisório, até que seja realizada uma concorrência pública. (...)

16 - DOM de 27 de julho de 1990

A Secretaria de Transportes e de Negócios Jurídicos (sic) estão estudando uma forma legal para tirar definitivamente a a permissão da Tugran para operar o transporte coletivo na região do Campo Grande. A empresa está sob intervenção da Prefeitura há seis meses por apresentar serviços de péssima qualidade aos cerca de 70 mil passageiros transportados diariamente.

17 - DOM de 1 de agosto de 1990

A Emdec (Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas) publicou na edição de 28 de julho do Diário Oficial do Município edital de licitação para contratação de uma empresa de consultoria, que fará estudos detalhados sobre o projeto da Administração de instituir a taxa-transporte. (...)

A taxa-transporte tem a finalidade de socializar o transporte coletivo. A taxa será cobrada de empresas de um modo geral - comércio e indústria- que se beneficiam do sistema. A verba proveniente da taxa será empregada na melhoria do sistema de transporte, beneficiando toda população. (...)

18 - DOM de 9 de agosto de 1990

As obras do terminal de integração do Campo Grande vão estar totalmente concluídas até o final de setembro. O Departamento de Estudos e Projetos da Setransp (Depe) informou que os serviços estão sendo executados com recursos provenientes do BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social) e da própria Administração Municipal. (...)

19 - DOM de 16 de agosto de 1990

O sistema de transporte coletivo da cidade vai receber, até outubro, mais 110. abrigos para passageiros (...) O edital da licitação pública foi divulgado no Diário Oficial do Município de ontem. (...) Depois de atender todos os locais onde essa cobertura ainda não existe, o setor pretende trocar os antigos abrigos pelos novos.

20 - DOM de 25 de agosto de 1990

Construções de novos terminais de integração, duplicação de corredores de ônibus, pavimentação de itinerários e aumento da frota de coletivos da EMDEC. São estes os principais projetos da Secretaria de Transportes para o ano que vem. A SETRANSP estima em Cr\$ 2,1 bilhões, em valores atuais, os recursos necessários para realizar estes e outro projetos. (...) **Na proposta orçamentária de 91, a SETRANSP aparece como prioritária, ao lado das secretarias de Educação, Saúde e Obras.** O terminal de integração dos DICs [Distritos Industriais de Campinas] está entre as primeiras obras a serem executadas no ano que vem. (...) Está prevista também a construção dos terminais Jardim Ieda, Rossim e Amarais. Além do terminal rodoferroviário do Campos Eliseos, integrado ao metro de superfície. A implantação destes terminais vai depender de novos investimentos e recursos dos governos Estadual e Federal. A Fepasa também deve investir na construção do terminal rodoferroviário.

A pavimentação dos itinerários de ônibus, incluídos nos investimentos da Secretaria de Obras, são de grande importância para o setor de transportes. (...) A Setransp vai iniciar a duplicação do corredor da avenida John Boyd Dunlop e a criação do corredor sudeste, com faixas e obras complementares. Será feito também o trecho 5 do corredor Amoreiras, completando a ligação dos terminais Central e Ouro Verde. Atualmente o trecho funciona em pista simples. A obras depende de recursos do BNDES (...)

A criação de células urbanas é um projeto inovador que a Setransp pretende lançar na cidade no ano que vem. O projeto consiste em dividir a cidade em cinco grandes regiões, 17 regionais (13 Ars e quatro sub-prefeituras) e 40 células. Estas células serão constituídas de agrupamentos de dois ou mais bairros com características comuns. De acordo com o projeto, os problemas de trânsito serão solucionados em bloco, beneficiando cada região. (...) A Setransp necessita ampliar as fontes de captação de recursos para atender as necessidades no setor. Para isso, pretende instituir na cidade a taxa-transporte. Ela depende de aprovação da Câmara Municipal. Se aprovada pelos vereadores, setores da cidade que se beneficiam de transporte coletivo, como o comércio e indústria, pagariam a taxa. Os recursos seriam aplicados em melhorias para o próprio setor. O projeto é inédito no País. (...)

21 - DOM de 7 de setembro de 1990

(...) Nada menos que 80% do dinheiro gasto com a compra dos 164 ônibus foram financiados com doze meses de carência e em 48 prestações. Normalmente, o teto para financiamento é de 30% do valor da compra. Mas os esforços da Prefeitura e dos empresários fizeram com que a expectativa fossem superadas. Agora, a Prefeitura vai

discutir com o Bradesco investimentos no sistema de transporte coletivo como a campanha de educação no trânsito, placas de sinalização, abrigo de ônibus, etc.

22 - DOM de 29 de setembro de 1990

(...) o prefeito Jacó Bittar encaminhou ontem projeto-de-lei à Câmara Municipal, propondo a implantação da Taxa de Serviço Público de Transporte Coletivo, que tem por finalidade a socialização do serviço. (...)

O projeto sugere ainda a criação de um Conselho Municipal de Transporte, que cuidará da forma de aplicação dos recursos provenientes da taxa. O conselho será presidido pelo secretário de Transporte e constituído por representantes dos empresários, trabalhadores e passageiros do transporte coletivo.

23 - DOM de 2 de outubro de 1990

O transporte coletivo na cidade vai funcionar no dia da eleição, na parte da manhã, no mesmo esquema dos dias úteis, com 660 ônibus. No período da tarde a frota terá redução de 40%.

24 - DOM de 10 de outubro de 1990

(...) A TUGRAN sofreu intervenção da Prefeitura há oito meses por prestar um serviço de péssima qualidade à população. O descaso da TUGRAN com os funcionários era tanto que a sede da empresa (...) não conta, por exemplo com ambulatório médico, refeitório e vestiários. (...) O problema da água encanada também está sendo solucionado. (...) Todos os 45 ônibus da TUGRAN foram retirados de circulação, pois não apresentavam as mínimas condições de uso e, segundo avaliaram os técnicos, não há como recuperá-los.

25 - DOM de 28 de novembro de 1990

Os aproximadamente 50 mil passageiros da região do Campo Grande não precisam mais se preocupar com o retorno da TUGRAN na operação do transporte coletivo da área. A empresa decidiu deixar definitivamente a cidade, para atuar no Estado de Tocantins. **A saída da TUGRAN deverá acontecer até o final da semana, a partir do momento que estiver concluído “os entendimentos amigáveis” mantido (sic) entre a empresa e a Prefeitura.**

De acordo com a SETRANSP, a Administração não fará nenhum pagamento extra para a TUGRAN deixar a cidade. Haverá o acerto normal das contas, para que não haja perdas e danos a nenhuma das partes. A Prefeitura saldou algumas contas da empresa durante esse período de intervenção. Para compensar os acertos financeiros, a TUGRAN deixará um jipe Toyota e um guincho. (...)

26 - DOM de 4 de dezembro de 1990

Transporte tem crédito

“A Prefeitura de Campinas intermediou dois financiamentos pelo BNDES para o transporte. O primeiro destina Cr\$ 1,7 bilhão para compra de 157 ônibus. O segundo é de Cr\$ 300 milhões para a construção de 1,6 km do corredor de ônibus Amoreiras.”

27 - DOM de 18 de janeiro de 1991

A Secretaria de Transporte está estudando meios alternativos para garantir o atendimento de passageiros de ônibus coletivo caso a Guerra no Golfo Pérsico se prolongue. (...) a informação do Ministério da Infra-Estrutura que com o conflito no Oriente Médio, o Brasil dispõe de estoque e combustível para abastecer o País por 45 dias. **Se o confronto**

perdurar, haverá complicações maiores, sendo necessário contatar a diretoria da Petrobrás-Paulínia, buscando garantir o abastecimento de óleo diesel e lubrificantes para o transporte público, prevê o secretário.

28 - DOM de 22 de janeiro de 1991

Pouco antes de completar um ano, termina hoje a intervenção da Prefeitura na empresa de transporte coletivo TUGRAN (Transportes Urbanos Campina Grande Ltda.) iniciada no dia 2 de fevereiro de 1990. Os decretos pondo fim a intervenção e transferindo oficialmente para a EMDEC a operação das linhas estão publicados na edição de hoje do Diário Oficial do Município. Com a publicação fica formalizada uma situação de fato que já acontecia desde junho do ano passado, quando a EMDEC, assumiu a operação do transporte em toda a área da TUGRAN por absoluta falta de condições dos veículos da empresa.

Durante a intervenção, a EMDEC conseguiu zerar o índice de reclamações referentes ao transporte coletivo na região, até então o mais alto registrado pela Secretaria de Transporte. A melhoria do transporte nos 15 bairros da região do Campo Grande, anteriormente servida pela TUGRAN, pode ser medida também por outros números: em março, primeiro mês após a intervenção, a TUGRAN transportava 284.724 passageiros, contra 413.802 em dezembro, representando um aumento de 45%. (...) o esquema que será posto em prática , de demitir os trabalhadores da TUGRAN, com o pagamento de todos os direitos trabalhistas, e recontratá-los pela EMDEC (...) Quanto a dívida com o IAPAS, a TUGRAN está em processo de negociação.

29 - DOM de 24 de janeiro de 1991

Vistoria da Setransp constata: apenas uma empresa de ônibus não polui o ar. (...) A Setransp dá um prazo para as empresas repararem os carros com motores desregulados. (...) No ano passado, a Cetesb realizou testes no Largo do Rosário para identificar os índices de poluição no centro da cidade. Durante os dois meses de averiguação, o resultado foi satisfatório. A qualidade do ar foi considerada boa em 56% dos dias, em 35% dos dias foi considerada aceitável e em apenas 6,5% a poluição foi considerada inaceitável. A gasolina é o combustível que mais polui o ar, liberando três vezes mais monóxido de carbono que os demais. Segundo a Divisão de Controle do Meio Ambiente da Secretaria de Saúde, medidas para a despoluição do ar devem ser tomadas desde já. Os efeitos da concentração de poluentes sobre o homem variam de uma simples irritação nos olhos até sérios problemas respiratórios e câncer.

30 - DOM de 28 de novembro de 1991

Setransp aplicou 1,2 mil multas a empresas de ônibus

“A Setransp aplicou, somente este ano, mais de 1,2 mil multas (cerca de Cr\$ 140 milhões) às empresas permissionárias do transporte coletivo , por não cumprirem as ordens de serviço. A informação está no relatório mensal do sistema de transporte da gerência de apoio operacional da Emdec. O maior problema apontado diz respeito ao não cumprimento das viagens programadas, ou seja, as empresas reduziram as viagens sem autorização da Setransp. Este item foi responsável por 78% do total das infrações. Os outros 22% se dividiram entre problemas com motoristas e cobradores, alterações de itinerário, não cumprimento do horário e não parada no ponto quando solicitada pelo usuário.”

1.7 - PRIMEIRA ANÁLISE GERAL - no nível das práticas institucionais

a) A predatória cultura capitalista de serviços

O *modus operandi* das atuais permissionárias de estabelecer e preservar o monopólio do serviço, prestar um serviço precário e de péssima qualidade, impor uma tarifa extorsiva, não é inédito e tem como inspiração e modelo as práticas levadas a efeito para a consolidação dos monopólios no início do século quando os trustes internacionais como a Light ou a Amforp se instalaram no país: *“Devido às posições estratégicas que ocupavam nas economias latino-americanas, essas empresas tendiam a ter também acesso mais fácil às informações relevantes para a tomada de decisões na aplicação de seus capitais.”*¹⁸⁷

Para Maranhão¹⁸⁸ estas informações facilitaram o cumprimento dos objetivos destas empresas que era de estabelecer o monopólio nos serviços públicos:

“Na verdade, a Light empregou, desde seus primeiros momentos em São Paulo, estratégias e táticas monopolistas: quando chegou a cidade, existiam aqui várias empresas brasileiras de serviços urbanos de utilidade pública, das quais se destacavam a Companhia Viação Paulista e a Companhia Água e Luz de São Paulo, e que os canadenses logo se empenharam em afastar do mercado. Quem praticamente monopolizava os transportes urbanos em São Paulo até o advento da Light era a Companhia Viação Paulista cujos bondes puxados por burros eram os únicos a cruzar as ruas principais da cidade. Além dela, só duas empresas transportavam passageiros entre a Ponte Grande e Santana e até Santo Amaro. A Companhia Viação Paulista surgira em 11 de maio de 1899 reunindo pequenas empresas antigas, para servir São Paulo e a Baixada Santista. Logo no início de 1900, a Light desencandeou forte pressão econômica sobre a Viação Paulista. Buscava ela de todas as maneiras fazer com que as dívidas da empresa com terceiros passassem às suas mãos. Neste particular negócio, o Banco Nacional Brasileiro, com sede no Rio de Janeiro e um dos mais antigos do país, serviu de intermediário, apesar de seu um dos síndicos da dívida da Companhia Viação

¹⁸⁷ - Silva, Heloísa B., “Batalhas pelo Monopólio”, in História da Energia nº 1, São Paulo, Eletropaulo, 1986.

¹⁸⁸ - Maranhão, Ricardo. O Capital Estrangeiro e Estado na Eletrificação Brasileira. O Caso Light 1947-1957. Tese de doutorado, USP, 1993, mimeo. O texto grifado colhido pelo autor foi extraído da correspondência do principal executivo da Light à época, Alexander Mackenzie ao Banco Nacional Brasileiro. Série São Paulo Light, álbum nº1, 1900, acervo Eletropaulo

Paulista, mostrando uma conduta bem irregular. Segundo carta assinada por Alexander Mackenzie dirigida à diretoria do banco, ficava bem clara a transação: O Banco deverá arrumar procurações das 26.130 ações caucionadas em favor do Banco para poder votar nas reuniões. Caso isso não aconteça, terá o Banco que empregar todos os esforços ao seu alcance para exercer o direito de voto correspondente a essas ações de acordo com o que exigir esta Companhia (a Light) ...Deverá fazer tudo ao seu alcance por todos os meios lícitos para que esta Companhia se torne compradora do acervo da Viação Paulista e para conseguir as alterações nas concessões adquiridas de que esta Companhia precisar.” (grifo meu)

Como se vê, sem a participação mais ativa do Estado, as negociatas eram menos oblíquas. No caso campineiro, com o estabelecimento e aprimoramento do aparelho estatal através de uma secretaria específica para esta modalidade, os objetivos empresariais se resolvem por via direta.

Assim foi na criação das áreas de operação exclusiva em 1983; no desmembramento da TUGRAN em 1988; na desapropriação dessa mesma empresa em 1991; na transferência da permissão da VCG para a VITA (ligada à URCA) em 1991; na entrega da empresa pública para a VISCA em 1994, entre outros tantos decretos, leis, acordos e resoluções administrativas de benefícios quase que exclusivos das empresas, como confirma a imprensa oficial do município nos 4 anexos que apresentamos.

Maranhão¹⁸⁹ registra a seu modo, a necessidade do fortalecimento da burocracia estatal: “Os esforços industrializantes dependeriam, assim, de um estímulo extra representado por organizações estatais, suficientemente estruturadas para poder superar o atraso secular de nossa economia, atraso capaz de obstar os setores mais modernos e desenvolvidos. Para isso, era preciso desenvolver sistemas administrativos mais efetivos e complexos, que só ao longo das décadas de 30 e 40 confeririam ao Estado brasileiro uma feição moderna de planejamento e intervenção na economia. Não são poucos os críticos do longo período do governo de Getúlio Vargas, de 1930 a 1945, que o condenam também por ter criado uma enorme burocracia, por ter inchado o aparelho de Estado com inúmeros órgãos e repartições e por ter aumentado a despesa com inúmeros funcionários. Entretanto, em que pesem as jogadas políticas de Getúlio, nem sempre eficazes do ponto de vista da qualidade do serviço público, é inegável que nesse período constituiu-se um vasto

¹⁸⁹ - idem, p.25

aparato estatal necessário à administração de uma sociedade moderna, e capaz também de trazer a modernização a essa sociedade.”

A mesma opinião é corroborada por Draibe:¹⁹⁰ *“Do ponto de vista do desenvolvimento industrial, entretanto, o Estado Novo se preocupou em criar um conjunto de órgãos que, direta ou indiretamente, constituíram-se em centros essenciais de decisão e controle da economia e impulsionadores do mundo da produção”.*

O que escapa a Maranhão e Draibe é que o modo de produção capitalista necessita e pressupõe a existência de uma estrutura jurídico-política que oriente ideologicamente as práticas dos agentes. Esta estrutura é determinada pelas relações de produção capitalistas, não por necessidade ou iniciativa do *staff* burocrático.

A segunda característica do *modus operandi* das empresas, a precariedade do serviço prestado que decorre, fundamentalmente, da intensificação da exploração da força de trabalho; da frota sucateada por falta de investimentos na renovação e manutenção; do não cumprimento das ordens de serviço, também não é inédita se comparada ao setor hidrelétrico. Nesse a ampliação de sua capacidade instalada no país, de 1935 a 1945, cresceu 26% contra um crescimento de consumo *per capita* de 70%.¹⁹¹ Para Maranhão¹⁹² a explicação para a falta de investimento no setor elétrico está naquilo que ele designa como *“segredo explicativo”*, naquilo *“que Marx chamaria de “o laboratório secreto da produção”, ou seja, na rotina interna de funcionamento das empresas, onde se encontram elementos estruturais do cotidiano, extremamente determinantes. Ora, a rotina lightiana, desde o final dos anos 30, consistiu na verdade em intensificar ao máximo o uso de sua capacidade instalada, como forma de superar os lucros legalmente permitidos pelo Código de Águas”.*¹⁹³

Nas empresas de transporte urbano como o procedimento é o mesmo, registra-se a maior deficiência no atendimento, principalmente nos horários de pico, como igualmente ocorre no setor que comparamos.

¹⁹⁰ - Draibe, S.M., Rumos e Metamorfoses - Um Estudo sobre a Constituição do Estado e as Alternativas da Industrialização no Brasil - 1930-1960, tese de doutoramento, FFCH, USP, São Paulo, 1981, mimeo.

¹⁹¹ - Villela, AV. e Suzigan, W. Política de Governo e Crescimento da Economia Brasileira. 1889-1945. IPbEA/INPES, Rio de Janeiro, 1975

¹⁹² - Maranhão, Ricardo. op. cit. p.48

O relato de Castro¹⁹⁴ precisa a semelhança: *“ao longo das 24 horas do dia, o consumo de eletricidade apresenta grandes oscilações: durante a madrugada a demanda cai a níveis extremamente baixos, enquanto ao anoitecer alcança o seu nível máximo, denominado por “pico de demanda”. Assim, a capacidade produtiva do sistema elétrico ou mesmo de uma usina opera com margens de capacidade ociosa ao longo do dia. Uma maneira de medir o grau de utilização das instalações geradoras de eletricidade é através da relação entre o nível de demanda média e demanda máxima, conhecido por “fator de carga”. Quanto maior for o valor deste índice, menor será a capacidade ociosa do sistema, e vice-versa. Os padrões internacionais indicam que um fator de carga, cujo valor oscila de 0 a 100, é satisfatório ao ficar entre os valores de 40 a 50.”* A autora continua recuperando o depoimento do engenheiro Aldo de Azevedo ao jornal O Estado de São Paulo de 18 de agosto de 1954, onde afirmava que o fator de carga da Usina de Cubatão em dias de recorde chegava a 94%, ou seja praticamente o dobro do satisfatório.

Maranhão¹⁹⁵ retrata as conseqüências dessa superexploração: *“(…) a Light estava vendendo muito mais quilowatts/hora pela mesma capacidade geradora, crescendo sua lucratividade acima dos limites legais. Isso, naturalmente, tinha um preço que Judith Tendler chama, em seu livro, de “precariousness of the sistem”, quando aponta o fato de que havia sistemática queda de voltagem e de freqüência durante as horas de pico de demanda. Mas quem pagava esse preço não era a Light, e sim os consumidores. A vista das pessoas e suas casas e escolas, prejudicada pela diminuição de luminosidade, e as máquinas e motores das indústrias, afetadas em seu desempenho, era o preço da superutilização dos sistema. E os prejuízos ficariam mais graves a partir de 1947, quando começam os racionamentos, tornados dramáticos no início dos anos 50.”*

Da mesma forma que no setor de transporte, o perseguição obsessiva da obtenção do maior lucro possível faz com que ambos os setores, não se preocupem com os danos causados à população e à produção, o que revela a fragmentação intra e extra-classes, que será melhor estudada no próximo nível de análise.

¹⁹³ - Este Código, da mesma forma que o regime de permissão para exploração do STUC, estabelece sobre os custos, uma margem de lucro fixa.

¹⁹⁴ - Castro, Nivalde. O Setor de Eletricidade no Brasil: A Transição da Propriedade Privada Estrangeira para a Propriedade Pública, tese à UFRG, Rio de Janeiro, 1985, mimeo, p. 116.

¹⁹⁵ - Maranhão, Ricardo. op. cit., p.48

A narrativa de Maranhão¹⁹⁶ explicita o momento em que a Light abdica dos transportes urbanos. Referindo-se a chegada de Henry Borden, o todo-poderoso homem do “*polvo canadense*” ao Rio de Janeiro, diz: “*Abrindo os jornais nos dias seguintes, veria as constantes críticas à qualidade do transporte urbano da Light, que já não se interessava mais pelo setor; na verdade, só a imposição autoritária de um decreto de Vargas em 1942 havia mantido a concessão de transportes urbanos nas mãos da empresa canadense, que não tinha mais empenho nenhum na renovação da licença. Prova disto é que, em São Paulo já em 1948 os bondes e ônibus da Light passariam para as mãos da municipalidade.*” Em Campinas, o mesmo ocorreu em 1955.

Embora o embate entre o transporte sobre trilhos *versus* o transporte sobre pneus se inicie na década de 30, predominou em Campinas a segunda opção redundando no Plano de Avenidas de Prestes Maia, inibindo a alternativa, distinta em características e escala, do transporte de massas como o VLT, metrô ou trens. Esta opção conservadora consolida-se a partir da criação, em 1980, da Secretaria Municipal de Transportes que como tentamos demonstrar, fortaleceu a legitimação jurídica e ideológica da ação predatória da iniciativa privada no setor. Esta prática é justificada em Waisman¹⁹⁷ ao tratar do setor elétrico: “*Desde o início do século, o uso intensificado da eletricidade nos países avançados tinha forçado a criação de legislação específica e moderna que conciliava os interesses comerciais das concessionárias com os interesses amplos da comunidade. Surgiram novas formas econômicas mistas. Na Europa havia o exemplo de prefeituras que assumiam parte do controle acionário de empresas privadas e promoviam na prática aquela conciliação.*” E, citando como exemplo o governo Roosevelt, o qual, em 1932, insurgiu-se criando empresas estatais, contra “*os grandes grupos econômicos do setor elétrico, que manipulavam a complexa contabilidade da tarifa.*” Para o autor a intervenção do Estado nos países adiantados *tinha uma ênfase institucionalizante, regulamentadora*. No país, prossegue Waisman “*A empresa estatal no Brasil viria a ter a função de capitalizar o país e de assumir tarefas que os agentes privados, nacionais ou estrangeiros, não podiam ou não queriam assumir*”.

Diferente do que pensa esse autor, o fortalecimento do aparelho de Estado para as funções regulamentadoras e institucionais, como a imposição de uma complexa metodologia tarifária e o

¹⁹⁶ - idem... p. 50

¹⁹⁷ - Waisman, David. A Lobotização do Dinossauro. Ascensão e queda do setor elétrico estatal nacional. (Um ensaio histórico e político) São Paulo, março de 1980, mimeo, pp. 3 e 4.

suporte jurídico para justificar o investimento estatal que atenda aos objetivos dos capitalistas resulta naquilo que Nivalde de Castro chamou de “*pacto de clivagem*”, ao referir-se ao caso Light quando se dividem as atribuições entre o dinheiro público e o capital privado. O primeiro arca com os custos gigantescos da geração e o segundo beneficia-se dos lucros, igualmente gigantescos, da distribuição de energia elétrica.

À semelhança das hidrelétricas e seguindo a mesma cartilha, em 1980, na gestão do PMDB é a municipalidade que arca com os custos da ampliação da infra estrutura existente para a circulação da frota urbana: estudos, projetos, desapropriações, construção e/ou alargamento de avenidas, viadutos, terminais, obras viárias e sinalização. A partir de 1989, com o PT no governo, conclui-se o terminal Campo Grande; renova-se a frota com mais de 200 ônibus novos; isenta-se o ISS, o preço público, o uso de solo e institucionaliza-se uma complexa metodologia tarifária. E se algumas inovações como o Passe Popular e o Passe Passeio melhoraram, na superfície, sua utilização pelos trabalhadores, a estrutura da política de transporte continuou intacta.

E cotejando novamente com o setor elétrico temos que, se estas empresas públicas estatais retiravam seus recursos do Fundo Federal de Eletrificação, extraído de uma taxa imposta à tarifa cobrada do consumidor, para viabilizar a extração do lucro pelos capitalistas, o mesmo ocorre no transporte, agora com os impostos coletados sobre o conjunto da sociedade e arrecadado em dobro do usuário que recolhe na tarifa o custo de depreciação e renovação do estoque de bens de capital dos empresários.

Se, em sua expansão a Light recorreu ao governo brasileiro para obter enormes financiamentos, devidamente avaliados pelo poder público, junto ao Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento - BIRD, aqui as permissionárias utilizam-se da eficiente administração petista para obter empréstimos junto ao BNDES, com juros subsidiados e uma ano de carência para o início do pagamento das parcelas para a renovação e ampliação de suas frotas. Além, é claro, da transação ser garantida pelo necessário aval da “*Administração Popular*”.

b) Os aspectos invariantes

Concluindo esta primeira análise, no nível das práticas do Estado burguês, podemos afirmar que ao longo de todo o período, independente da duração ou do perfil político-partidário das várias administrações, houve apenas uma única política de transporte coletivo em Campinas. Nesta, tivemos dois aspectos invariantes, primeiro a soberana visão tecnocrática que perpassou todas as gestões excluindo a participação dos usuários e garantiu, através de medidas e soluções impostas, compatibilizar o objetivo primordial da acumulação capitalista. Isto faz com que a tecnocracia trate, e mal, o transporte coletivo compreendendo-o, apenas, como um sistema auxiliar da produção; dissociando-o de seus aspectos sociais fundantes, o direito de circulação das pessoas, dado que não é o usuário que gera seu espaço e muito menos determina seu local de moradia com a decorrente necessidade de deslocamento. A origem disto está nas mudanças da base econômica que determina a urbanização da cidade estabelecendo uma produção espacial desigual, como rigorosamente esclarece Carlos¹⁹⁸ *“é desigual na medida em que o espaço é fruto da produção social capitalista e se realiza e se reproduz desigualmente. Nesse sentido a unidade espaço-sociedade traz implícita uma desigualdade que se materializa através da divisão do trabalho entre parcelas do espaço e em cada uma delas. Tal desigualdade cria-se e estrutura-se a partir da relação de dominação-subordinação centrada no processo de acumulação e centralização da propriedade e do poder. Teoricamente essa acumulação é um processo concentrado em determinados lugares, pressupondo um processo de aglomeração. Se, por um lado, a produção capitalista é posterior à formação da cidade, por outro, gera uma urbanização com características peculiares, com aspectos e significados diferentes. O capitalismo só pode desenvolver-se a partir do urbano, uma vez que tem como pressuposto básico a produção industrial que se realiza a partir de duas tendências fundamentais: a continuidade e a produção em escala. A continuidade implica tornar o processo cíclico em unidade interrupta de modo que as fases se sucedam sem perda de tempo ou paralisações. A produção em escala, pressupondo a venda também em escala, gera a aglomeração dos meios de produção e troca; do banco e do comércio; dos trabalhadores e do mercado consumidor; a concentração dos meios de circulação e*

¹⁹⁸ - Carlos, Ana Fani Alessandri. A (re) produção do Espaço Urbano. São Paulo, EDUSP, 1994, p.26.

do consumo coletivo. Ambas geram a aglomeração e a acumulação em pontos isolados do espaço e a conseqüente centralização do aparelho jurídico, político e constitucional.”

Desta forma os aspectos sociais ficam excluídos, embora a experiência do Passe Passeio, quando se registrou uma demanda três vezes maior que a dos dias úteis, tenha demonstrado a enorme carência do sistema que deveria também estar à disposição dos trabalhadores para o lazer, para as práticas políticas, culturais, esportivas e religiosas, para as relações familiares e afetivas. Os burocratas, submetidos ideologicamente à lógica predatória do capital, renegam esta face, a ponto do ex-secretário de transportes Jurandir Fernandes afirmar, como vimos: *“É claro que nunca ninguém vai estar satisfeito porque ninguém gosta de andar de ônibus.”* Isto reflete a incompreensão da necessidade e das formas mais generosas de utilização do sistema em toda sua potencialidade mas, principalmente, o distanciamento da burocracia do cotidiano das classes despossuídas. A história confirma: *“(...) passear de bonde foi, por bom tempo uma das grandes diversões dos campineiros, principalmente aos domingos (...)”*.¹⁹⁹

O segundo aspecto invariante é que o setor produtivo local do grande capital se mantém independente destas gestões, garantindo sua autonomia pelo fretamento, o que lhe preserva a invulnerabilidade diante da *“máfia dos transportes”*. O outro setor do capital pesado, das grandes empreiteiras e dos grandes bancos intervém, de forma incisiva, através de grandes projetos como o trólebus, o VLT, o Trem Metropolitano ou o recentíssimo projeto do Trem Bala que se propõem ligar Campinas ao Rio de Janeiro; ou grandes obras como os terminais Central e Ouro Verde ou os viadutos como o Cury e o Laurão, que trazem iminentes uma lógica própria: grandes lucros e dividendos políticos. Atuando de forma absolutamente autônoma e acima do nível doméstico, onde ocorre o conluio entre a burocracia municipal e as empresas. Sua performance no transporte coletivo jamais se consubstanciou como proposta de competir e captar passageiros dos diversos modais, inclusive do transporte individual, por isso mesmo, sequer se constituiu como oposição aos desmandos dos empresários do STUC.

¹⁹⁹ - Ricci, M.L.S.R., op. cit . p. 63

CAPÍTULO II

AS ESTRUTURAS DO ESTADO BURGUEÊS E A POLÍTICA PÚBLICA DE TRANSPORTE COLETIVO URBANO EM CAMPINAS

A primeira análise, no nível das instituições, se demonstrou através do conjunto de leis, de ações e do discurso, o unilateral funcionamento do Estado burguês a favor da classe proprietária, ainda não é suficiente para explicar as razões deste comportamento invariável sob administrações de perfis diferenciados. Para tanto é necessário buscar as explicações mais profundas, contidas no marxismo reformado, no enfoque da corrente althusseriana para a qual, aquelas se originam nas orientações ideológicas da prática burocrática que emanam das estruturas subjacentes à elas não sendo, portanto, visíveis aos agentes da produção nem aos agentes do próprio aparelho de Estado.

Esta incompreensão, como veremos adiante em capítulo próprio, faz com que partidos progressistas se deixem seduzir pelo mito da competência burocrática, reforçando assim a dominação de classes e não a eliminação destas, como seria o desejável.

Reafirmamos que para este segundo nível de análise nos apropriamos da leitura, sistematização e incorporações críticas que Décio Saes²⁰⁰ faz do conceito de Estado capitalista desenvolvido por Nicos Poulantzas, especialmente o apresentado em sua obra Poder Político e Classes Sociais, uma vez que esse último autor altera suas proposições iniciais, em seu derradeiro trabalho O Estado, o Poder e o Socialismo.

²⁰⁰ - Conforme esclarece Saes, o Conceito de Estado Burguês em sua primeira versão fez parte da Introdução de sua tese de livre-docência: A formação do Estado burguês no Brasil (1988-1991) publicada pela Editora Paz e Terra em 1985. Esse texto de março de 1980 foi publicado sob o título O conceito de Estado burguês: direito, burocratismo e representação popular, publicado em 1982, Cadernos do IFCH/UNICAMP, nº1, nova série. A versão aperfeiçoada, mantidas as posições teóricas iniciais, foi publicada em 1992, Cadernos do IFCH/UNICAMP, nº 25 sob o título de O conceito de Estado burguês. Foi esta versão que utilizamos em todo o segundo nível de análise. Esta versão foi republicada em 1994 in Estado e Democracia: Ensaios Teóricos. Coleção Trajetória 1, IFCH/UNICAMP

2.1 – SEGUNDO NÍVEL DE ANÁLISE: A DIMENSÃO JURÍDICA

Ao analisarmos inicialmente, as relações entre a burocracia do aparelho de Estado burguês, neste caso o corpo de funcionários públicos de Campinas e a classe capitalista representada pelos empresários de ônibus, lembramos que para Poulantzas a distinção entre aparelho do Estado e estrutura é que o primeiro é dado pelos regulamentos, pela hierarquia, pela visão superficial; uma configuração formal estabelecida por regras, códigos e pela aparência de suas ações. A instituição é absolutamente visível. Por outro lado, a estrutura que designa o conjunto de valores estruturais que determinam de modo consciente o funcionamento do aparelho de Estado é sempre oculta, se apresentando de forma refratada. Portanto, o que se coloca para o conjunto da sociedade é a configuração formal do Estado, sua realidade institucional, realidade essa que tentamos dar conta no anterior nível de análise.

Iniciamos este segundo nível tratando da concepção althusseriana do modo de produção, essencial para a compreensão do conceito poulantziano de Estado capitalista. Concepção que propõe um modelo geral do funcionamento do toda a sociedade e implica na decomposição da totalidade social em três estruturas, a ideológica, a econômica e a jurídico-política, articuladas entre si e inerentes ao modo de produção.²⁰¹ O conteúdo destas correspondências na prática é uma relação de condicionamento ou implicação recíproca entre as estruturas do modo de produção do Estado capitalista, vale dizer uma estrutura é condição de reprodução da outra. O modo de articulação entre as estruturas permite este condicionamento recíproco entre si. Uma estrutura se reproduz e reproduz as práticas que correspondem a ela na medida que a outra está presente fornecendo as condições para sua reprodução.

Isto pode ser constatado ao fim do período escravagista quando, ao ser proclamada a República extingue-se o “Código Negro” de Anibal de Freitas transformando todos os indivíduos em cidadãos, juridicamente iguais e aptos ao trabalho assalariado, medida essa essencial para o desenvolvimento do novo modo de produção que se instala.²⁰² Requer-se agora um grande contingente de trabalhadores livres que ocuparão em poucas décadas e de forma dispersa a

²⁰¹ - Na obra *Poder Pol e Classes Sociais(Poulantzas) e Ler o Capital (Rancière, Balibar e Althusser)* é acusada a correspondência entre a estrutura econômica e a estrutura jurídico-política com autonomia relativa destas instâncias.

²⁰² - Saes, Décio. A Formação do Estado Burguês no Brasil, 1888 - 1891., Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1985

cidade. Esses produtores diretos precisam, entre outras necessidades, da infra-estrutura de transportes. E o aparelho de Estado acolherá o investimento privado ofertando-lhe todo o repertório de leis que permitem a apropriação e utilização física dos bens públicos como o viário; os terminais, os pontos de paradas, sem custos de manutenção para os empresários. além da prerrogativa de estabelecer, rigorosamente, a tarifa a favor das empresas. O conjunto desta jurisdição, na sua totalidade como vimos, se dispõe a garantir e preservar o monopólio e os investimentos dos empresários do setor. Mesmo os recursos financeiros necessários ao aumento do estoque de capital são viabilizados por intermédio desta correspondência. Esta implicação recíproca é tão intensa que coloca para o Estado as funções de anteparo e guardião das empresas e, em sua face mais cínica, a condição de representante dos usuários.

Apresentando-se revestido da devida competência para o exercício das funções administrativas, a estrutura jurídico-política através de seu corpo burocrático reproduz ideologicamente, interna e externamente, a suposição de competência, fundamental para a reprodução do modo de produção capitalista. O anexo que se segue explicita um aspecto dessa reprodução no nível interno.

Anexo V - A (re)produção da ideologia burocrática

No curso de Administração Pública, promovido pela PMC e pela Secretaria Municipal de Finanças e Recursos Humanos, é importante observar que em todos os trabalhos relacionados ao setor de transporte coletivo, nenhum aluno-funcionário incluiu a participação popular, tão convencidos da auto-suficiência, da racionalidade e da superioridade do saber técnico interno.

Catálogo de Monografias - 3ª turma - 1998

a)- Projeto de Ambulatório Médico no Terminal Central.

Aluno: Paulo César Marin

“A grande afluência de público no Terminal Central, em Campinas, tem trazido alguns problemas que não dizem respeito simplesmente ao trânsito ou movimentação de veículos naquele espaço. São ocorrências decorrentes de mal súbitos, queda de pressão, etc. que afetam o usuário.(...) o autor propõe a instalação de um ambulatório médico que possa atender às ocorrências com baixo custo e alta satisfação do usuário...”

b)- Informatização das Informações do Serviço de Atendimento Comunitário - SAC da EMDEC nos Terminais de ônibus.

Aluno: Eduardo Fernandes Groth

“Uma das atividades importantes dentro dos terminais de ônibus em Campinas é a de prestar informações aos usuários.(...) Ocorre que ao colocar à disposição dos usuários este tipo de serviço, não se atentou para que fosse feito de

forma rápida e precisa. Para que isso aconteça há necessidade de informatizar as informações de forma a acelerar o trabalho..”

c) - Padronização da Emissão de Boletim de Ocorrências em Acidentes de Trânsito.

Aluno: Luiz Carlos Pinto

“Um dos mais graves problemas que atualmente vem matando e mutilando pessoas, até mais que determinadas moléstias terminais é o acidente de trânsito.(...) O presente trabalho busca construir normas para o bom preenchimento do Boletim de Ocorrência - BO- fonte para estatísticas melhor elaboradas”.

d) - Vistoria veicular e segurança no trânsito

Aluno: José Carlos Lenquiste

“Nosso trânsito tem maltratado muitas pessoas, com fumaça, ruído de motores, carros e ônibus andando em péssimo estado de conservação. Perde-se muito tempo no trânsito, pois há um grande número de veículos. Com isso gasta-se mais combustível e aumenta a poluição. Se o transporte coletivo fosse de qualidade, os automóveis seriam utilizados somente em ocasiões especiais, diminuindo com isso o número de veículos na rua.(...) Este trabalho analisa o novo Código Nacional de Trânsito e seus aspectos de segurança, a atual sistema de vistoria, para propor no final maior rigor, devido a sua importância, em relação à vistoria veicular”.

e) - Proposta de implantação de sistema metroviário no município de Campinas.

Aluno: Ronnie Brandt Romanini

“O presente trabalho analisa inicialmente as dificuldades de deslocamento das pessoas em Campinas utilizando-se do sistema de transporte e de seus veículos (...) Ao final propõe um breve esquema de implantação do Metrô em Campinas, com croqui da malha a ser implantada”.

f) - Construção de um terminal de ônibus intermunicipais

Aluno: César Augusto

“(...) propõe a construção de um terminal intermunicipal situado na Av. Senador Saraiva, local de fácil acesso...”

g) - Levantamento da oferta de transporte coletivo Fiscalização 100% ao dia.

Aluno: José Geraldo Teixeira

“A eficiência e a eficácia de uma organização pública podem ser medidas pelo atingimento dos objetivos a que se propõe. No caso do transporte coletivo, há muito o que fazer. Inicialmente o trabalho mostra um breve histórico da fiscalização do transporte em Campinas, apresentando ao final proposta para a efetiva fiscalização...”

h) - Ponto de parada de ônibus

Aluno: Lupércio Brambilla

“(...) oferece sugestão para a melhoria dos pontos de parada de ônibus, com vistas à facilidade de localização e ao conforto dos usuários”.

i) - Transporte coletivo versus transporte alternativo

Aluno: Roberto Viana

“(...) uma análise crítica da disputa dos sistemas de transportes na cidade, mostrando os aspectos favoráveis e desfavoráveis para a adoção do transporte alternativo na cidade. Analisa também a possibilidade de redução de tarifa de forma a tornar mais justa a remuneração pelos serviços prestados pelas empresas transportadoras aos usuários.”

j) - Sistema de transporte - Capacitação profissional

Aluno: Airton Leite de Araújo

“se propõe a reciclar de forma adequada os agentes de transporte que trabalham na fiscalização do transporte urbano como ônibus, etc”.

l) - Transporte alternativo

Aluno: Elcio Silas Avelar

“(...) de um lado a população demandando melhor atendimento, de outro a iniciativa de parte da população instituindo o transporte clandestino alternativo com fonte de renda. O presente trabalho tem como objetivo propor algumas idéias em relação à fiscalização e a vistoria do transporte alternativo, em especial agora que foi regulamentado”.

m) - Construção de um terminal na área central

Aluno: Mário José da Silva

“Existe a necessidade da construção de um novo terminal de grande porte para ônibus urbano no moldes do Terminal Central, sendo que na área central todos os terminais estão entre o limite máximo permissível e a saturação. Há necessidade de retirada de algumas linhas, já que a tendência do crescimento populacional da cidade requer ampliação da qualidade das linhas”.

n) - Construção de terminais urbanos da cidade de Campinas

Aluno: Geraldo Aparecido Alves de Souza

“(...) Propõe a seguir a instalação de um terminal intermunicipal em área de fácil acesso, tanto aos ônibus, quanto aos usuários”.

2.1.1 - O EFEITO DE ISOLAMENTO

Se o transporte coletivo, historicamente monopolizado, foi sempre caro, precário e ineficiente, porque os trabalhadores e os empresários brigam entre si e até mesmo os usuários e a grande empresa buscam saídas individuais, não se voltando em bloco, contra o Estado e as empresas exigindo um melhor serviço?

Os trabalhadores do setor reduzem suas lutas ao nível das questões imediatas de sua própria corporação, as vezes deslocando equivocadamente suas insatisfações com o baixo salário e as duras jornadas de trabalho e suas angústias diante da ameaça permanente de desemprego, tratando mal os passageiros que detém gratuidade como os idosos ou, se voltando contra outros trabalhadores, os perueiros. Não questionam o péssimo serviço, a automação que exclui, a queda da demanda motivada pela redução dos postos de trabalho que promove, além do desemprego e a conseqüente perda de poder aquisitivo, a migração regional, e muito menos a substancial concorrência promovida pelo fretamento.

Voltam-se contra o Estado, mas de forma tímida; suas lutas estão circunscritas pelas exigências corporativas, não compreendendo que o Estado é um obstáculo a ser removido. Esta prática leva a graves equívocos, como fazer coro às pressões que o patronato exerce sobre a Administração para preservar ou aumentar suas vantagens.

Colocados na outra margem, estão os perueiros que, na luta pela subsistência, ingressam no jogo de medição de forças contra os motoristas do sistema, poupando as instituições e o capital.

Os usuários por sua vez, apartados destes coletivos e isolados entre si, buscam a saída individual se deslocando a pé ou de bicicleta; enquanto outros trabalhadores, com melhor renda familiar, optam pela aquisição de um veículo particular, contribuindo para entupir o viário, já comprometido pela prioridade que é dada ao transporte individual, registrando em Campinas a média de 1,1 a ocupação de passageiros por automóvel.

Essa alternativa, sem pressão sobre os responsáveis pelo sistema, é igualmente adotada pelas grandes empresas que utilizam o fretamento. Mesmo os empresários do setor de transportes, que agem coletivamente quando tem seus interesses ameaçados, estabelecem entre si uma acirrada disputa a ponto de reduzirem, entre 1994 a 1998, de oito para apenas dois, os grupos que operam na cidade. Outro exemplo igualmente significativo é a URCA que entre 1993 e 1994 operou simultaneamente no STUCC e no fretamento. Este através da Empresa Breda, de sua propriedade, concorreu consigo mesmo e com os demais empresários.²⁰³ O mesmo empresário, agora na VISCA, sai na frente e lança os microônibus, na tentativa de combater os perueiros, porém concorrendo diretamente com seus consortes.

Como então explicar, teoricamente, esta disputa intra-classes?

Poulantzas em sua empreitada de desvendar o intransparente ou seja a estrutura jurídico-política subjacente ao aparelho de Estado no modo de produção capitalista e sua correspondência com a estrutura econômica, aponta dois tipos de valores regem aquela estrutura: os que disciplinam os agentes do Estado incidindo sobre os agentes externos da produção, sobre o conjunto da sociedade: que são os valores jurídicos, cuja dimensão é o Direito.

O segundo valor é o que rege as relações entre os próprios agentes do Estado, na sua dimensão propriamente política. A esse conjunto de valores Poulantzas denomina burocratismo, sendo indissociável do capitalismo.

Esta indissociabilidade é acusada também por Weber para quem, sem o Direito, não é possível uma organização política do Estado, pois há uma relação entre o direito moderno e a organização burocrática moderna: “ (...) Porém a existência de uma exploração capitalista pressupõe, por seu turno, a existência de uma ação comunitária de tipo particular que protege a posse dos bens enquanto tal, e especialmente o poder, em princípio livre, que tem o indivíduo de dispor dos meios de produção; isto é, pressupõe uma “ordenação” jurídica e, a rigor, uma ordenação jurídica de tipo específico.(...)”²⁰⁴

Destacada esta unidade Poulantzas retoma a tese da articulação das instâncias do modo de produção capitalista. Para tanto aborda, sob a ótica da corrente althusseriana, a caracterização do que é

²⁰³ - Marx, in O Capital, ao tratar da equalização da taxa de lucros afirma que o capitalista migra de um setor para outro onde a taxa de lucro é mais alta. Esta concorrência intra-capitalistas não era possível nos anteriores modos de produção.

específico na natureza das relações de produção capitalistas: diferentemente dos anteriores modos de produção, no capitalismo o produtor direto vem por sua própria iniciativa operar os meios de produção, não sendo necessária a coação pela força; segundo, que consente que o produto de seu trabalho seja apropriado pelo capitalista igualmente sem nenhuma coação física; terceiro, que nesta troca obtém os bens para a reprodução de sua existência; quarto, que esta troca é feita em moeda, ocultando o montante produzido e o retido pelo trabalhador; quinto, esta troca desigual assume a forma de uma troca de equivalentes, ou seja o salário seria o preço justo pelo trabalho executado.

As condições para a reprodução destas relações são de duas ordens, primeiro a condição de ordem material é a necessidade de se renovarem os estoques de bens e segundo, pela condição de ordem ideológica que faz com que o trabalhador aceite produzir a troco de suprir suas necessidades de subsistência, aceitando subjetivamente uma troca desigual.

Convencido que esta troca desigual é uma justa troca de equivalentes, continua Poulantzas, se faz necessário que o Estado aplique normas que permitam a transformação da prestação de trabalho em objeto de contrato e que estas normas sejam internalizadas por todos os agentes da produção. Esta imposição pelo Estado do estabelecimento de um acordo, de um contrato entre as partes, só se encontra no modo de produção capitalista. Assim agindo a estrutura jurídico-política do Estado capitalista estabelece a implicação recíproca entre as estruturas ao anteceder e propiciar a consolidação da estrutura econômica. A estrutura necessária para tanto, consiste no valor básico imposto pelos agentes do Estado a todos os agentes da produção: transformar todos os agentes da produção em sujeitos individuais de direito. A contratualização estabelecida pelo Estado capitalista só é possível a partir de pessoas aptas a praticarem atos de vontade e é seu aparelho jurídico, através de seus juizes e tribunais, que se incumbem da função de converter este valor estrutural em uma regra institucional.

Para Saes *“O valor estrutural determina que todos os agentes da produção se convertam em sujeitos de direito. A regra institucional converte os indivíduos nascidos num mesmo território em*

²⁰⁴ - Weber, Max. *Economia y Sociedad*, México, Fondo de Cultura Economica, 1944. Vol. IV pp. 58 e 59.

cidadãos. Temos portanto a transformação de um valor estrutural numa regra institucional, através da retração da primeira."²⁰⁵

Em nosso estudo se observa o mesmo em escala menor, ou seja a ocupação espacial pela população despossuída das áreas menos valorizadas, periféricas das cidades, abre a perspectiva do acúmulo de capitais através da decorrente necessidade da expansão capitalista no setor de serviços. Este valor estrutural, o lucro pelo investimento de capital, se transforma em uma norma institucional: o transporte coletivo urbano agora se define constitucionalmente como um serviço público essencial, cabendo aos municípios a responsabilidade por sua operação direta ou, indiretamente através de concessões. A norma institucional permite que o Estado ofereça, sem cobrança de preço público, a utilização das pistas e terminais exclusivos; implemente e preserve a sinalização e os abrigos; patrocine o pessoal de manutenção e fiscalização; defina as isenções de impostos; confeccione as leis que protegem o monopólio; viabilize os recursos financeiros para aquisição e renovação da frota e mais importante: a aparência de competência e autonomia diante das classes ainda permite que o Estado estabeleça o valor da tarifa, como sendo o pagamento justo pelo serviço prestado.

Retomando a teoria poulantziana, a extorsão do sobretrabalho do produtor direto pelo proprietário dos meios de produção assume no capitalismo a forma de compra e venda da força de trabalho onde esta última assume a forma mercadoria.

Esta relação feita como uma troca de equivalentes oculta uma troca desigual e origina a produção de mais-valia a qual só é possível porque os Estado capitalista cumpre no plano ideológico duas funções:

A primeira função é individualizar os agentes da produção, isto é, converter em pessoas jurídicas os produtores diretos e os proprietários dos meios de produção, permitindo que ambos, sujeitos individuais de direito possam (como iguais) contratar a compra e a venda da força de trabalho. A troca desigual entre uso da força de trabalho e salário torna-se um ato de vontade entre iguais.

A segunda função é neutralizar no produtor direto a tendência à ação coletiva decorrente da socialização do processo de trabalho na indústria e determinar a predominância da tendência ao isolamento decorrente do caráter privado assumido neste mesmo processo. Esta segunda função

²⁰⁵ - Saes, Décio. Aula do dia 26 de setembro de 1994, da disciplina Teoria do Estado, do Curso de Ciências Sociais do IFCH, UNICAMP.

atinge apenas o produtor direto já colocado no trabalho como sujeito de vontades e direitos, onde o Estado neutraliza a tendência dos produtores diretos a se unirem num coletivo antagônico aos proprietários dos meios de produção: a classe social.

O Estado, em nome do interesse comum de toda coletividade, estabelece o povo-nação para substituir a organização classista dos produtores diretos. O Estado capitalista ao representar a unidade das classes desempenha o papel de neutralizar a tendência de formação de comitês de fábrica, sindicatos operários, isto é, atomiza os produtores diretos estimulando-os ao individualismo, à concorrência no mercado de trabalho e impedindo sua constituição como classe.

Os efeitos ideológicos deste valor estrutural - converter os agentes em sujeitos, produz o efeito de isolamento. Isolando, uns aos outros, os membros de cada um destes coletivos, potencialmente enraizados no processo de produção. A medida que os produtores diretos são convencidos de sua condição de indivíduos, retrai-se a ação classista e emerge a prática individualista. Isoladas, as classes potencialmente existentes tanto proprietárias como a dos produtores diretos, deixam de funcionar como tal: é a função de individualização dos agentes da produção onde ambos não se vêem com membros de uma mesma classe.²⁰⁶

O efeito de isolamento opera igualmente sobre todos os agentes promovendo a concorrência entre si no próprio mercado de trabalho.

Portanto para Poulantzas o efeito de isolamento é o resultado articulado das estruturas jurídico-política e econômica, estabelecendo em primeiro lugar no nível do mercado de trabalho o Direito, que pelo do efeito de isolamento, individualiza os agentes da produção e, em segundo lugar, no nível da produção, produz a atomização de todas as classes sociais potencialmente emergentes neste processo.

²⁰⁶ - Para Marx in Grundrisse, Formações Econômicas Pré-Capitalistas) o indivíduo como realidade prática só existe na sociedade burguesa: o camponês era membro da comunidade aldeã, o comerciante membro da comunidade mercantil e o senhor feudal membro da nobreza

2.2 - A DIMENSÃO POLÍTICA: O BUROCRATISMO

Se a primeira questão, anteriormente colocada, trata da dispersão dos agentes da produção, como entender a coesão da burocracia na defesa dos interesses capitalistas, sobrepujando mesmo a necessidade social dos transportes coletivos? Quais os valores ideológicos que estabelecem a linearidade desta conduta mesmo submetidas às distintas administrações?

Em Poulantzas a segunda dimensão da estrutura do Estado burguês é a política representada pelo burocratismo, este entendido como um conjunto de valores que regem as práticas dos agentes do Estado e só existe no Estado capitalista. Diferencia-se da burocracia que se constitui em um corpo de funcionários existentes em outros tipos de Estado, porém somente no Estado capitalista este corpo de funcionários, agora profissionais, é regido pelo burocratismo.

Esse outro aspecto da estrutura, sua componente política é analisada pelo burocratismo, que operando igualmente à componente jurídica, presta-se ao Estado capitalista para fornecer as condições ideológicas da reprodução das relações de produção capitalistas, através de dois valores: O primeiro pela não monopolização das tarefas de Estado pela classe exploradora, ou seja suas instituições não trazem marcas de classe, são abertas a todas as classes. Isto não ocorria nas formas de Estado anteriores, apenas os nobres ou proprietários de terras ou escravos tinham esta prerrogativa.

O segundo, pela hierarquização despótica, que é o controle da massa de trabalhadores pelo topo, hierarquização essa oculta pela aparência da competência. Poulantzas indica um encadeamento lógico entre o direito capitalista e o burocratismo pelo fato que este implanta o direito, abre o Estado à todas as classes e hierarquiza os burocratas. Portanto a burocracia está comprometida com os valores do burocratismo, daí tomar medidas favoráveis à classe capitalista. Desta forma, só indiretamente a burocracia está envolvida com a classe capitalista.

Como os burocratas enquanto grupo social, se submetem aos valores estruturais do burocratismo? Como este grupo social intervém na luta política entre as diferentes classes sociais, as diferentes frações da classe dominante? Os burocratas geralmente aparecem como agentes cumpridores dos papéis, executores de ordens, outras vezes emergem como força social independente, como no caso

do Estado Novo no Brasil. A natureza da intervenção política é limitada nos dois sentidos pelos valores vigentes fundamentais do burocratismo.

Primeiro, na medida que estabelece a hierarquização despótica, confere unidade de ação no plano político, não há divergências. O burocratismo faculta a dominação de seus chefes, mesmo quando extrapola a questão burocrática e vai à questão política, na medida que facilita a dominação de cada funcionário por seu superior. A burocracia não se desagrega em múltiplas tendências.

Segundo, na dimensão propriamente política do estrutura do Estado capitalista, os burocratas estão comprometidos com a manutenção do burocratismo; aqui os valores chaves, a não interdição das classes e a hierarquização despótica dos funcionários, aparecem como decorrência da competência. Também esses valores se transfiguram em normas institucionais.

Para Saes,²⁰⁷ como esta variante ideológica capitalista se desenvolve na esfera do Estado, a instituição burocrática dispõe, portanto, de duas ideologias: uma ideologia prática que mantém a hierarquização despótica utilizando-se do discurso oficial da competência, daí os burocratas terem compromisso com a preservação e reprodução do burocratismo e, uma ideologia teórica, dado que as normas institucionais a fornecem, pois os burocratas ao defenderem o despotismo acreditam estar defendendo a racionalidade. Esta tendência envolve os estratos médios, os funcionários logo abaixo do topo, os quais, ao se comprometerem com estes valores que o burocratismo representa, defendem seus interesses de curto prazo e mesmo interesses políticos de longo prazo, na medida que a burocracia se compromete na defesa da conservação de suas vantagens, das suas prerrogativas, não só na sociedade capitalista atual, mas eventualmente em qualquer sociedade. Daí ter-se preservado em Campinas, ao longo dos anos e sob diferentes Administrações, um núcleo de funcionários fixos em funções estratégicas.

O exemplo emblemático desta teoria é a recente e profunda reforma sofrida pela ex-URSS que não apresentou, ao retornar ao modo de produção capitalista, substanciais defecções em seu corpo burocrático.

O burocratismo como ideologia racionaliza os interesses imediatos e de longo prazo da burocracia.

²⁰⁷ - Saes, Décio. Aula do dia 29 de setembro de 1994, da disciplina Teoria do Estado, do Curso de Ciências Sociais do IFCH, UNICAMP.

2.2.1 - O TOPO DA BUROCRACIA

Desde que a Secretaria Municipal de Transportes de Campinas se consolidou para corresponder às exigências do capital todos os membros do primeiro escalão mudaram de partido e praticamente todos pleitearam cargos públicos, sendo que a maioria disputou-os. A exceção esteve por conta de Carreira Novaes que tendo deixado o PMDB para ingressar no PSDB, faleceu ao final do exercício de seu mandato; entretanto sua ex-diretora de transporte Maria Erlinda Kassab, disputaria as eleições à vereança em 1996. O secretário seguinte Jurandir Fernandes trocava o PT pelo PSDB, partido pelo qual pleitearia a candidatura a prefeito em 1996 e disputaria uma vaga em 1998 à Assembléia Legislativa. O secretário seguinte Laurindo Junqueira também deixaria o PT ingressando no PDT onde disputaria em 1994 uma vaga à Assembléia terminando por assumir em 1997 a Secretaria Municipal de Transportes da prefeitura pepebista em Santos; seu assessor no governo Bittar, Alberto Leite, afastado após curta permanência na direção do SAC, candidatar-se-ia em 1992 a vereador pelo PSB para posteriormente migrar para PPB de Francisco Amaral onde atualmente ocupa um cargo no segundo escalão. O último secretário Amando Coelho trocou o PMDB pelo PPB, porém foi exonerado em outubro de 1999 após a divulgação da CEI da Câmara Municipal, num período que sua diária presença na mídia sugeria expectativas eleitorais. O atual secretário ocupa o cargo há um mês, não permitindo quaisquer conjecturas.

O que leva o topo da burocracia a ter tamanho apego ao cargo, ainda que para isso seja necessário romper com as posições anteriores, abdicando de suas convicções político-partidárias, para compor com o grupo eleitoralmente vencedor? E porque apropriam-se da natural exposição e visibilidade que o cargo público lhes confere para almejar cargos eletivos?

Para Miliband, o administrador moderno, recrutado entre as classes proprietárias e profissionais tem como sua primeira e mais importante necessidade a obtenção dos lucros máximos possíveis e seu poder se destina a subordinar todas as demais considerações inclusive o bem-estar público. Para ele o capitalismo gerencial está marcado pela contradição apontada por Marx há mais de cem anos: a contradição entre seu caráter cada vez mais social e o seu objetivo persistentemente privado.²⁰⁸

²⁰⁸ - Miliband, Ralfh. O Estado na Sociedade Capitalista, Rio de Janeiro, Zahar Editores, 1972. pp. 49 e 50.

Para os postos mais altos se exige certas qualificações adquiridas através da educação formal que são obtidas com muito mais facilidades pelos filhos dos ricos do que pelos demais, onde o recrutamento das elites possui um caráter claramente hereditário. Miliband, no entanto, não sustenta integralmente essa posição centrada nas diferenças proporcionadas pelo preparo educacional ao afirmar “ *As qualificações educacionais não são obviamente suficientes para se alcançar os altos postos da administração e podem ser até, com frequência, desnecessária.*”²⁰⁹

Se aproximando de Poulantzas para quem o Estado capitalista difunde a suposição de competência onde existe a hierarquização despótica. Neste o preenchimento do topo da burocracia não se baseia no reconhecimento de uma competência prévia: são os cargos que geram sua própria competência. O exercício das funções no topo não requer saber anterior, é o cargo que confere ao detentor a posse do saber específico. A história política de Campinas confirma esta tese: de todos os secretários de Transportes , o único que tinha alguma experiência na área era Jurandir Fernandes ao reassumir a pasta em 1993, isso se o considerarmos habilitado e experiente com apenas oito meses de trabalho anterior, durante a conturbada gestão petista. Portanto, o saber é inerente ao cargo e isto se obtém graças à segunda função do burocratismo: a hierarquização despótica. Aqui se a decisão é descendente, a informação é ascendente permitindo que a alta burocracia em pouco tempo tome conhecimento do que passa no interior da máquina, ao mesmo tempo que oculta da base estas informações, criando a desigualdade entre os funcionários. Esta desigualdade forjada simula a competência dos escalões e permite que na relação com a sociedade se alimente e propague a idéia da impossibilidade de uma sociedade sem burocracia. Esta ideologia só se viabiliza porque não há avaliação da competência; não há condições de aferir a competência do topo nem da média burocracia. Igualmente não há mecanismos sociais externos: partidos, associações de moradores, comitês de usuários e outros, que a avalie. Este acesso às entranhas da burocracia e o conhecimento daí apreendido se constituíam num poderoso instrumento da luta popular, revelando as implicações recíprocas entre as estruturas, possibilitando a pressão da classe trabalhadora em outro nível: o questionamento e a posterior aniquilação do Estado.

Entendemos também que as relações entre o titular do cargo e o núcleo que atravessa as diversas administrações, o núcleo fixo, são de informações igualmente ascendentes, que denominamos

²⁰⁹ - Miliband, Ralfh....op. cit. p.57

“saber de curto-percurso”. Detalhando este ponto diremos que os segredos burocráticos que moldam a ideologia reinante no interior dos setores médios da burocracia, por sua vez têm papel decisivo na orientação das ações políticas do topo. Essas informações que dão conta da intimidade das conexões inter-secretarias e demais autarquias proporcionam um acesso mais rápido junto aos quadros que permitam agilizar qualquer demanda, sejam juntos aos técnicos do Legislativo; sejam juntos às lideranças cooptadas do movimento sindical e popular; além da localização de projetos engavetados, passíveis de serem executados e que trazem prestígio individual e dividendos políticos ao recém empossado. Um bom exemplo é o Projeto Rótula, gestado na administração petista e posteriormente encampado por Jurandir Fernandes na gestão tucana, servindo-se dele à exaustão, como referência profissional para suas pretensões eleitorais.

Este saber oculto, que não é composto de práticas formais e regulares, implementam um certo enquadramento do titular pelos extratos subalternos. Dessa forma, se a hierarquização despótica impõem a ação coesa do corpo de funcionários, por outro lado o saber de curto percurso estabelece os limites da ação do dirigente. Para utilizarmos uma metáfora diremos que assim como o maestro de uma orquestra depende de seus naipes de cordas, sopros e percussão e, mesmo com a prerrogativa da regência, no mais das vezes compartilha o brilho de seu comando com os solistas. E ainda que faça soar os canhões como na “1812” de Tchaikowsky, suas inovações estarão sempre limitadas pela partitura. Mantém a ascendência sobre este corpo de músicos mas não pode prescindir de seu spala ou primeira viola. Seu repertório deve ser compatível com as limitações da orquestra. Em síntese, todas as ações normativas do Estado capitalistas são regidas pelas estruturas imanentes a ele.

Outra variante desta prática da suposta competência é a recorrente requisição de técnicos junto às universidades, substituindo a participação direta dos usuários pelos detentores do conhecimento acadêmico. Os doutores anteriormente citados, oriundos da PUCC, UNICAMP e USP foram competentes para manter o sistema de transporte cada vez mais caro, precário e ineficiente.

Mesmo os vereadores eleitos pelos movimentos populares, estimulados por este simulacro de competência, não hesitam em ali buscar diagnósticos que invariavelmente atendem aos interesses do capital. Como exemplo temos o caso das tarifas que em 1998 sofreu um novo reajuste e atingiu R\$ 1,15.

A bancada do PT solicitou que o Departamento de Geotecnia em Transportes, vinculado à Faculdade de Engenharia Civil da UNICAMP examinasse a planilha de custos. O resultado dos cálculos feitos pelos técnicos de Unicamp apontou distorções que poderiam reduzir em R\$0,08 a tarifa, ou seja cairia para R\$ 1,07. Os perueiros mantiveram o preço de R\$1,00 fazendo com que os empresários de ônibus os acompanhassem. Imediatamente estes últimos baixaram, por conta própria, a tarifa para R\$ 0,85 desmoralizando a competência acadêmica, mais realista que o rei.

O topo da burocracia não se constrange de lançar mão do cinismo, da pirotecnia ou da mentira para justificar essa suposição de competência. O ex-secretário e professor da Unicamp Jurandir Fernandes, convidado por Magalhães Teixeira para a pasta sob a alegação de ser “*um técnico reconhecido nos meios acadêmicos*”, é um exemplo acabado desta análise: afirmou que não acabaria com o Passe Popular, que entre outros atos permitia o controle financeiro das empresas e extinguiu-o; diante da redução da frota e das viagens programadas e realizadas alegou que a culpa era dos usuários que não sabiam usar o sistema, indo muito cedo para o ponto de ônibus; diante da redução da frota em circulação ofereceu 300.000 folhetos indicando os novos horários e itinerários; para proteger o empresariado das críticas ao péssimo serviço oferecido declarou que jamais a população ficaria satisfeita porque ninguém gosta de andar de ônibus; embora garantisse o repasse integral das tarifas aos empresários declarou publicamente, sugerindo certa independência, que estes sabiam não estar num negócio de risco zero; diante da queda da demanda motivada pelo alto custo da tarifa justificou afirmando que a origem estava nos escolares que haviam terminado o ano ou professores que arrumaram outro emprego; ao decretar a irrisória diferença entre o preço de catraca e o Passe Popular, visando a extinção deste último, justificou como sendo uma estratégia para desnortear os cambistas que esperavam um desconto maior; a concessão de um aumento de 26% na tarifa foi explicada como uma medida para facilitar a conversão da tarifa de URV para o real; ao descartar o congelamento das tarifas imposto pelo governo federal destacou que sua preocupação não era o reajuste pelo pico ou pela média e sim providenciar moedas para que não faltasse troco; ao privatizar a empresa pública de transporte coletivo alegou que conviver com a burocracia aumentava os custos, embora anteriormente já houvesse nomeado 36 assessores para EMDEC; diante da deliberada omissão do poder público em punir os empresários que não cumpriam as ordens de serviço propôs a pirotécnica solução através do Geoposicionamento de Satélites, quando 21 satélites substituiriam os fiscais; para justificar sua posição contrária aos

perueiros afirmou que estes não teriam recursos para a manutenção e renovação da frota, levando-a ao sucateamento.

Miliband é partidário desta concepção de que a Universidade propicia um conhecimento que permite ao topo da burocracia pensar por si e pelos outros: *“Mas existe uma tendência clara para a profissionalização dos negócios, pelo menos no sentido de que para se começar nesse tipo especial de competição exige cada vez mais o tipo de qualificações resultantes da educação formal e que são obtidas nas universidades ou instituições equivalentes. Isto é tanto verdade para outras posições de elite. Tais instituições, porém, são muito mais acessíveis aos filhos de pais que pertencem às classes médias e alta do que àqueles cujos pais pertencem a outras classes.”*

A capacitação profissional implicaria no aumento da intervenção estatal na esfera privada dos serviços ditos públicos? Para Almeida ²¹⁰ *“...à medida que se estendeu a ingerência estatal no domínio da produção direta e no domínio da regulação, multiplicaram-se os instrumentos de gestão a disposição do executivo. Em segundo lugar, a ampliação do poder dos cargos da administração transformou-os em território de caça dos interesses privados, que aí se foram aninhar, através da cooptação ou da representação corporativa”*”

Outro fato relevante vem demonstrar os vínculos da burocracia de Estado com o capital: o pedido de aposentadoria da Secretária dos Negócios Jurídicos da Prefeitura, Neide Carichio. Após uma titularidade de 7 anos e de dar suporte jurídico à nascente Secretaria Municipal de Transportes, quando se criaram as principais leis e portarias do Poder Público relativas ao setor, afasta-se em janeiro de 1989 ao término do mandato de Magalhães Teixeira para ressurgir após doze semanas, em março, durante o *lock-out* nos transportes coletivos, desta vez como representante jurídica da TRANSURC, a associação patronal.

As ações vitoriosas, movidas pelas empresas contra a Prefeitura sob a alegação de quebra do equilíbrio econômico-financeiro não poderiam ter outro resultado uma vez que, este contrato leonino foi gestado no interior da burocracia por membros do primeiro escalão administrativo que agora, direta e explicitamente se prestam a servir as empresas.

²¹⁰ - Almeida, Maria Hermíria Tavares. Os democratas no fio da navalha. Novos Estudos Cebrap, 1, dezembro, 1981.

Para melhor explicar o interesse do topo da burocracia na preservação do cargo, não importando por qual legenda; ou a decisão de assumir a disputa por cargos eleitorais, citamos Costa²¹¹ *“Este tipo de regulação da economia gerou relações clientelistas entre o Estado e setores da sociedade civil, como o empresariado, no qual é enorme a gravitação do Estado como produtor, alocador de recursos e, também, como locus de organização e arena de interesses privados. Essas relações só fizeram ampliar a liberdade de ação das elites burocráticas do Estado, exercitando-as na função de mediadoras dos conflitos e estimulando sua vocação para o exercício do mando político.”*

O discurso da competência, que na prática favorece apenas aos capitalistas é recorrente. O fundador da CUT, então prefeito Jacó Bittar, assim se manifestou sobre o lock-out: *“Em agosto deste ano, em vez de postergar um conflito, jogando o aumento exigido pelas viações nas costas do já arrojado usuário ou de todos os contribuintes, com o subsídio puro e simples, a prefeitura preferiu deixar a crise eclodir. Os empresários de transporte não concordaram com o reajuste proposto e deixaram a cidade sem ônibus. O locaute durou uma semana e deu um prejuízo de 500 mil dólares diários à economia campineira. Sem transportes coletivos, os trabalhadores não chegaram nas fábricas, escritórios ou lojas - onde também foi pequena a freguesia dependente de ônibus. (...) Ficou claro que o transporte coletivo é instrumento da produção e que seus custos não devem ser cobertos só por quem usa, mas por quem dele se beneficia: indústria, comércio, setor financeiro e Estado, beneficiário e principal responsável pelo sistema de produção. Criamos uma comissão com representantes da Câmara, Associação Comercial, CIESP, Central dos Movimentos Populares, Bancos, OAB, Associação de Usuários e CUT, para estudar a questão e fixar tarifas. A comissão concluiu que a população não tinha poder aquisitivo para pagar tarifas capazes de manter um transporte eficiente. (grifo meu) Estavam lançadas as bases de uma nova filosofia. E tudo começou a andar melhor”.*²¹²

Principalmente para os empresários do setor que obtiveram o aval deste prefeito para financiar mais de duzentos ônibus novos junto ao BNDES com um ano de carência para início do pagamento e juros subsidiados no financiamento. Na contra mão de um gigantesco processo recessivo nacional, a partir de 1990, os empresários do sistema de transporte coletivo urbano de Campinas multiplicaram seus estoques de bens de capital e seus lucros.

²¹¹ - Costa, Maria Conceição. op. cit... p.9

²¹² - Jornal O Estado de São Paulo, Caderno Especial, Seção Espaço Aberto, 12 de janeiro de 1990.

Reafirma-se a análise contida no pensamento althusseriano onde, para a burocracia o vital é manter a aparência de competência, mantendo assim a estrutura jurídico-política do Estado capitalista. Isto faz com que qualquer processo aparente de socialização - caso da empresa pública de transporte na gestão petista - uma vez mantida a configuração do aparelho de Estado, não faz diferença se a frota é pública ou privada, desde que se articule com essa instância burocrática.

2.3 - A AUTONOMIA RELATIVA

Os empresários do STUCC, movidos pelo imperativo do lucro, não se preocupam com o péssimo serviço oferecido ainda que isto prejudique, além da população usuária, os demais setores empresariais, como o setor produtivo, financeiro, comercial etc. Se o efeito de isolamento explica essa concorrência entre os agentes da produção, no entanto não esclarece porque alguns setores recebem um tratamento diferenciado da Administração pública, como é o caso do setor de transporte coletivo urbano. Alguns autores, como Miliband entendem que melhor que o proletariado, as classes dominantes preenchem as condições de classe para si, uma vez conscientes de seus interesses como classe: os homens que possuem riquezas e propriedades estiveram sempre fundamentalmente unidos no sentido de preservar e fortalecer a propriedade privada e o controle da maior parte dos recursos da sociedade - que entendemos incluir os recursos públicos - além de aumentarem até o ponto mais alto os lucros que delas resultarem. Miliband aponta a existência de uma pluralidade de elites econômicas as quais, apesar da tendência à integração do capitalismo avançado, tais elites constituem grupos e interesses distintos, cuja competição afeta consideravelmente o processo político, sem contudo perder seu elevado grau de coesão e solidariedade, com interesses e objetivos comuns que transcendem suas diferenças específicas e suas discordâncias. Esta coesão e solidariedade, raciocinando com o autor é, no limite, a defesa do capitalismo; no nosso estudo a defesa do monopólio pelo transporte sobre pneus, no caso por ônibus.

O segundo elemento do sistema estatal analisado por Miliband é o “*elemento administrativo*” como ele denomina e que se estende muito além da tradicional burocracia do Estado e abrange uma ampla variedade de órgãos e departamentos que gozam de certa autonomia e são vitais para

determinar o papel do Estado. Formalmente o funcionalismo deveria estar a serviço do executivo político, ser seu instrumento obediente e ferramenta de sua vontade. Isso não ocorre na realidade, afirma o autor. Por toda parte o processo administrativo é parte do processo político. A administração é tanto política como executiva, pelo menos nos escalões superiores da vida administrativa. E ainda que se tente esquivar da política deixando-a para os políticos profissionais, despolitizando as questões, ou como afirmou Karl Mannheim²¹³ *“a tendência fundamental de todo pensamento burocrático é a de transformar todos os problemas de política em problemas de administração.”* afetando assim a natureza da ação e das recomendações administrativas. Os funcionários públicos não podem despir-se de toda roupagem ideológica nas recomendações que fazem a seus chefes ou nas decisões independentes que possam tomar. *“Se o regime é fraco,... os funcionários públicos ficarão no vácuo e podem desempenhar um papel dominante nas decisões. Mas mesmo se o executivo político é forte e estável, também aí os elementos da alta administração podem desempenhar uma papel importante em áreas críticas da política por meio de propostas e recomendações, as quais os governos têm dificuldade, por uma razão ou outra de deduzir. Por mais discutível que seja a natureza e a extensão do poder burocrático naquelas sociedades, a gama de possibilidades deve excluir a idéia de que os altos funcionários públicos possam ficar reduzidos ao papel de meros instrumentos da política diária. Como observa Jean Meynaud²¹⁴ a aceitação de uma separação absoluta entre os setores políticos e administrativos representou sempre um pouco mais do que uma simples ficção jurídica, cujas conseqüências ideológicas não são insignificantes”.*²¹⁵

Se as empresas são privadas a burocracia se corrompe junto aos empresários. Se a empresa é pública ocorre o nepotismo, a locupletação ou a corrupção pura e simples junto aos fornecedores, como foi o caso das sindicâncias na EMDEC que apuraram contratações ilícitas; compra de peças de reposição em demasia; desvio de cargas de madeira etc.

Novamente Miliband tangencia Poulantzas ao afirmar que a administração se estende muito além da tradicional burocracia abrangendo departamentos que gozam de certa autonomia e são vitais para determinar o papel do Estado. A teoria milibandiana trata das práticas institucionais,

²¹³ - Mannheim, Karl. Ideology and Utopia, 1952, p. 105.... apud Miliband, op. cit. p.69

²¹⁴ - Meynaud, Jean. La Technocratie, p. 68... apud Miliband, op. cit. p.70

²¹⁵ - Miliband, Ralfh....op. cit. p.70

conseqüentemente não é suficiente para esclarecer os valores estruturais. Para os althusserianos a burocracia goza de uma autonomia relativa, ou seja, embora isto aparentemente sugira um desmentido para o anterior conceito de implicação recíproca das estruturas, onde uma estrutura é pré condição para a existência e reprodução da outra, na verdade trata-se de uma autonomia que é relativa na medida em que o Estado burguês não necessita consultar o conjunto das classes proprietárias, para implementar qualquer decisão administrativa que favoreça algum setor específico do capital. Os capitalistas através de seus instrumentos de pressão, como veremos a seguir, disputam individualmente estas prioridades, desde que não concorram para o colapso destas relações estruturais.

Cientes desta capacidade decisória de favorecer alguns setores, o topo da burocracia gera os secretários “Zelligs”²¹⁶ que se amoldam de acordo com o perfil político-ideológico de cada administração, para preservar a autonomia que só ocorre no gozo institucional destas prerrogativas. E, no intervalo entre os cargos públicos, recorrem à disputa de cargos eleitorais bancados pelo segmento que favoreceram, na perspectiva de continuarem a defender, com o *know how* adquirido, os interesses comuns a ambos.

A opção eleitoral se explica porque mesmo na hipótese de não serem eleitos, preservam a visibilidade adquirida no cargo público, assim se valorizando para futuros convites que os empresários do setor, rapidamente, providenciam junto às administrações que controlam. Dado que o conhecimento adquirido pela hierarquização despótica; pela imagem pública da “competência” e pelo trânsito junto aos demais órgãos estatais, só adquirem aplicabilidade no exercício de um cargo público no topo da burocracia, seja pela nomeação, seja pelo voto.

A *pappionage* dos altos burocratas, suas ambições político-eleitorais, nos remete a Ponocrato que ao assumir a educação do jovem Gargântua, deu-lhe de beber a água do eléboro para que esquecesse tudo que havia aprendido antes.²¹⁷

O saber inerente ao cargo resgata do anonimato seu titular e o projeta publicamente, as prerrogativas que a autonomia relativa lhe confere permite: a captação de recursos para o financiamento

²¹⁶ - Filme do cineasta norte-americano Woody Allen onde o protagonista Zellig se metamorfoseia, mental e fisicamente, assumindo as características de cada um de seus interlocutores.

desnecessário da frota; a liquidação da concorrência; a implementação pela iniciativa privada de radares, lombadas eletrônicas, entre inúmeros outros obscuros atos. E assim, generosamente recompensados pelo setor beneficiado, cumprem na realidade o indicado na mitologia.

2.4 - A CONCORRÊNCIA IMPERFEITA

Se no primeiro capítulo tratamos das práticas burocráticas de Estado, no que concerne a aplicação da política de transporte, agora nos remetemos às explicações teóricas que as propiciam.

Pelo demonstrado até aqui, fica evidenciado que toda a ação do Estado, seja pelas edições dos conjuntos de leis, decretos e resoluções; seja pelos inúmeros pronunciamentos em defesa do capital de seus diversos representantes de distintos partidos; seja por suas práticas políticas; essas ações sempre visaram, unicamente, a preservação dos interesses capitalistas sobrepondo-se aos imperativos sociais do transporte.

Na tentativa de desvendar nosso objeto de estudo, cabe explicar porque age desta forma aquela instituição e, também responder, se um partido progressista, no exercício de seu mandato, pode submeter a estrutura estatal ao cumprimento de seu programa de governo ou, se a instituição é impermeável a transformações que objetivem priorizar as políticas de atendimento às maiorias espoliadas?

A corrente althusseriana não trata dos grupos de pressão, portanto ao recorrermos ao trabalho de Miliband²¹⁸ sobre o tema, atribuímos ao mesmo um caráter de complementariedade, neste aspecto, à obra de Poulantzas.

Para Miliband, mais que nas épocas anteriores, os homens competem hoje pelas atenções ou pelo controle do Estado, sendo que uma teoria deste, é também uma teoria da sociedade e da distribuição de poder nela.

²¹⁷ - Rabelais, Gargântua et Pantacruel, p. 82...apud Ponce, Anibal. Educação e Luta de Classes. S.P. Cortez Editora, p.113

²¹⁸ - Miliband, Ralph. O Estado na Sociedade Capitalista, Zahar, R.J. 1972

Na primeira abordagem deste autor temos sua crítica à concepção democrática pluralista da sociedade que tem como premissa o fato de que o poder nas sociedades ocidentais “*é competitivo, fragmentado e difuso onde todos diretamente ou através de grupos organizados tem algum poder e ninguém tem ou pode ter poder demasiado... em consequência nenhum governo agindo em nome do Estado deixará de corresponder aos desejos e às necessidades dos interesses conflitantes. No final, todo mundo, inclusive aqueles que estão no fim da fila, será servido.*”²¹⁹

Para os pluralistas, portanto, o Estado é sujeito a inúmeras pressões conflituosas por parte dos grupos e interesses organizados, devendo acomodar e reconciliar a todos.

*“Neste papel, o Estado é apenas o espelho em que a sociedade se mira”*²²⁰

Para esta corrente as críticas e as sugestões de reforma são concebidas como melhoria e fortalecimento de um sistema cujo caráter “democrático” e desejável se considera solidamente estabelecido. São sociedades “democráticas” e para elas a noção de classe dominante ou elite no poder é irrelevante.

Miliband demonstra que a concepção democrática pluralista da sociedade, da política e do Estado - destaquemos aqui que o autor analisa os países capitalistas avançados - é essencialmente errônea, sendo a teoria marxista a alternativa mais vigorosa à ela, embora critique a pouca capacidade de renovação da análise política marxista no que respeita à natureza e ao papel do Estado, além da tentativa pouco significativa de confrontar a questão do Estado à luz da realidade concreta sócio-econômica, política e cultural das sociedades capitalistas reais.

Analisando países distintos em histórias, tradições, culturas, linguagens e instituições, mas que possuem em comum o fato de serem altamente industrializados e terem a maior parte dos seus meios de atividade econômica sob propriedade e controle privados, o modelo se aplica rigorosamente a análise das relações entre a ação do Estado e a política de transporte no país, senão vejamos:

²¹⁹ - idem...pp.12 e 13

²²⁰ - ibidem ...p.14

“Além disso, o Estado desempenha em todas as economias capitalistas um crescente papel econômico através da regulamentação, controle, coordenação, planejamento, ... Simultaneamente o Estado é de longe o maior consumidor do setor privado e algumas das maiores indústrias não poderiam sobreviver no setor privado sem o consumo estatal e sem os créditos, subsídios e benefícios por ele dispensados”²²¹

Esta afirmação remete-nos, principalmente, ao caráter da intervenção econômica do Estado não apenas na indústria como também no segmento de serviços como eletrificação, transporte e para darmos conta do cenário onde Miliband trafega, estabeleceremos um terceiro cotejamento, agora noutra setor da infraestrutura, o setor de telecomunicações, o qual, quer num país desenvolvido como a França, quer em países subdesenvolvidos como Brasil e Argentina, possuem características invariantes.

Na França a Poste Telephone et Telegraph - PTT, estatal do final do século passado, 1879, foi uma das primeiras prestadoras de serviço, porém a relação entre Estado e capital privado, em sua gênese, é idêntica:

“Os serviços telefônicos pertenciam ao Estado que até o começo deste século concedeu a algumas empresas privadas o direito de exploração dos serviços. Dado que a infraestrutura telefônica era precária e não atendia a demanda crescente, o Estado passa a assumir a tarefa da instalação de redes e cabos de longa distância, enquanto a iniciativa privada cuidava da compra e venda, além da distribuição dos serviços”²²²

Na Argentina, a intervenção estatal no setor de telecomunicações data de 1946 com a compra, pelo Estado, da Compania Telefonica del Rio de la Plata, filial da ITT, que detinha os serviços desde 1929. Aqui a entrega para a iniciativa privada também se deu, por via direta, quando, passado meio século e um novo golpe militar, 1976, a outorga é “justificada” pela necessidade de adequação tecnológica: *“Com o novo governo militar, especialmente a partir de 1979, começaram os estudos no sentido de incorporação de centrais CPA na rede de telecomunicações argentina. Esta decisão*

²²¹ - ibidem ...p.20

²²² - Costa, Maria da Conceição. Telecomunicações no Brasil: A Trajetória de uma Política Tecnológica (1962-1987). Dissertação de Mestrado, IFCH - UNICAMP, 1991, xerox, pp.119 e 120.

envolvia, desde logo, uma mudança tecnológica em toda a rede. A negociação deu-se a partir da “oferta” de uma das fornecedoras de teleequipamentos. O grupo de tecnocratas encarregado de acompanhar este processo omitiu aspectos regulatórios elementares, não havendo solicitado a participação de nenhum especialista da área financeira, técnica ou econômica. Paralelo ao crescimento da presença das empresas estrangeiras no mercado argentino, assistiu-se a partir de 1976, com o governo militar, um processo de privatização periférica, o qual consistiu no repasse de tarefas até então de competência da ENTel para empresas privadas.”²²³

A consolidação deste setor da infraestrutura de serviço no Brasil se dá na década de 50 quando Vargas recomenda que a Ericsson e a Standart, subsidiária da ITT, instalem suas fábricas no país. Em 1967 temos a criação do Ministério das Comunicações e a nacionalização da Companhia Telefônica Brasileira. A seguir, no dizer de Costa:²²⁴ *“No começo da década de 70 o governo brasileiro monta uma estrutura decisória com a criação da Telebrás, da Empresa Brasileira de Telecomunicações -EMBRATEL e do Ministério das Comunicações - MINICOM. Esta burocracia vai se constituindo e tomando corpo durante todo esse período, onde além de decidir o que implementar vai se transformar em locus privilegiado de decisões políticas. Na medida em que o Estado encampa este setor e ainda, na medida em que regula a atividade da iniciativa privada, pela política de compras, o governo brasileiro passou a concentrar recursos, a padronizar equipamentos e a permitir o surgimento de uma economia de escala, que visava a tornar atrativa a entrada de vários fornecedores de equipamentos. Ou seja, a regulação visava incentivar a concorrência entre os fornecedores de equipamentos. Ao deter o poder de compra teleequipamentos, a burocracia estatal passou a negociar e barganhar com vários atores ao mesmo tempo. Por um lado negocia com as empresas multinacionais, já presentes no país antes do processo de nacionalização das empresas responsáveis pela distribuição de serviços. Por outro lado negocia com uma parte da burocracia estatal, representada até a metade dos anos oitenta por militares que remanesciam do bloco que tomou de assalto o poder de Estado em 1964”.*

No decorrer deste processo teríamos ainda a criação da holding Telebrás que centralizaria todas as decisões do sistema, cabendo-lhe planejar e coordenar as comunicações contando com os recursos

²²³ - idem...pp.130 e 131

²²⁴ - ibidem...pp. 17 e 18

do Fundo Nacional de Telecomunicações. A passagem deste imenso patrimônio para as mãos da iniciativa privada se daria de forma obscura, através de um leilão duvidoso, ao final do primeiro governo FHC. O pedido de instalação de uma comissão parlamentar de inquérito para apurar esta “tenebrosa transação” foi um dos principais itens da pauta da Marcha dos Cem Mil, movimento civil que invadiu Brasília a 25 de agosto de 1999.

Não consideradas as particularidades destas relações em cada nação, o essencial se preserva: é o Estado que arca com todo o enorme investimento de instalação restando ao capitalista a exploração dos serviços. Este comportamento comum a tão diferentes países confirma integralmente a anterior citação de Miliband.

Para ele, as características comuns ao capitalismo avançado determinam que os países possuam uma base econômica bastante similar que é responsável pelo surgimento de semelhanças muito importantes em sua estrutura social e em sua distribuição de classes. Nesses países capitalistas, onde a classe operária é altamente diversificada, as relações de produção são assumidas pelos patrões capitalistas e assalariados industriais. Estas classes polares são afetadas pelas outras classes - especialmente a classe média - de grande importância em termos econômicos, sociais e políticos.

E justificando sua teoria, que trata dos grupos de pressão que orientam a implementação da política de Estado, ausente na obra de Poulantzas, chegamos ao ponto, para nós mais relevante de sua análise; quando o autor apresenta as bases teóricas da correspondência regular das política de Estado e os interesses gerais da classe dominante.

Na prática esta correspondência recorrente tem uma razão fundamental: a concorrência imperfeita entre a classe capitalista e as classes trabalhadoras no plano decisório do Estado: em qualquer sociedade capitalista, é sempre a burocracia estatal que aplica as medidas que afetam estas classes antagônicas e são, invariavelmente implementadas sob a pressão constante destas classes diferenciadas. O fulcro de seu raciocínio é que as classes não têm a mesma capacidade de pressão sobre os agentes do Estado. É a classe capitalista, através de seus enormes recursos materiais que exerce uma pressão desigual, obtendo mais poder político, determinando assim a consecução de seus interesses. Esta superioridade econômica se converte na capacidade de influenciar as decisões burocráticas.

Por outro lado, esta diferenciada capacidade sócio-econômica impede, por parte das classes trabalhadoras, o acúmulo de forças, mesmo no quadro de um sistema democrático-burguês. Em decorrência, esta desigualdade de natureza sócio-econômica reproduz a desigualdade de recursos políticos.

Desta forma Miliband demonstra como se implanta a política de Estado, melhor dizendo as bases teóricas da correspondência regular entre esta política e os interesses das classes dominantes.

Para esse autor esta correspondência recorrente deve-se a duas circunstâncias: em primeiro lugar o estabelecimento de uma concorrência imperfeita entre a classe capitalista e as classes trabalhadoras no processo decisório do Estado. Esta concorrência imperfeita no plano político se deve ao fato de que em qualquer sociedade capitalista, quem implementa as ações estatais é sempre sua burocracia, permanentemente sujeita à pressão constante das classes sociais antagônicas. Ocorre que a capacidade de pressão de cada uma destas classes é muito desigual, não dispondo a classe trabalhadora dos enormes e variados recursos que dispõe a classe dominante. Esta capacidade econômica, entre outras, se converte em maior poder de influenciar as decisões da burocracia, originando uma desigualdade na distribuição dos recursos públicos, como vimos no caso do perueiros, do sindicato, do movimento popular etc.

Como a força política se fundamenta na condição sócio-econômica, a classe trabalhadora não consegue acumular forças, suas conquistas são efêmeras como a criação da empresa pública; os Fóruns de Transportes; as gratuidades como o Bola Azul e os Passes Passeio, Vacina, Eleitor e Idoso; e a breve melhoria dos serviços.

Por outro lado, de modo diametralmente oposto, a classe capitalista consegue exercer uma “*resistência ativa*” que para Miliband é a capacidade de pressão prévia, ou seja antes mesmo da implementação de qualquer medida que contrarie seus interesses. Isto ocorreu quando recorreram ao *lock-out* para impedir a intervenção municipal nas empresas; quando pressionaram violentamente os poderes Executivo e Legislativo para impedir a aprovação da constituição da empresa pública; quando se utilizaram de todos os meios, inclusive dos próprios trabalhadores do sistema para impedir a regulamentação do transporte alternativo etc.

Para Miliband, esta pressão se dá de duas formas, primeiro pela via pessoal através da prática do suborno, da corrupção ou do aliciamento de funcionários. A segunda, como vimos é a capacidade de inviabilizar as medidas a serem tomadas, podendo fazer recuar a ação burocrática. Esta pressão *ex-post*, executada após a deliberação governamental e no decorrer do processo de implementação da medida é denominada por aquele autor, de poder de inércia da burguesia e se consubstancia na capacidade de sabotar, adiar a execução ou simplesmente ignorar as resoluções. Daí termos no setor de transporte o não cumprimento das ordens de serviço, o não pagamento das multas, o não cumprimento do itinerário, entre inúmeras outras ações negativas.

Por outro lado as pressões exercidas pelos movimentos populares, como vimos são efêmeras e pontuais. As pressões exercidas pelos sindicatos, invariavelmente por questões salariais, não têm a mesma capacidade de antecipação ou reversão das medidas burocráticas, além de que, sua pressão no nível pessoal, via práticas de suborno, corrupção e aliciamento é quase nula. Estes movimentos não podem sequer, quando necessário, assistir os burocratas com recursos para fins particulares ou políticos; nem mesmo, no estilo capitalista, oferecer cargos com altos salários em suas instituições.

2.5 - O MOVIMENTO POPULAR

O alto custo e o péssimo serviço prestado pelas concessionárias resulta em protestos esparsos e eventualmente alguns ônibus depredados, mas não encontra uma reação mais forte da população. Historicamente este movimento teve uma forte atuação nos anos 70 com a Assembléia do Povo; posteriormente, ao final dos anos 80 se fortaleceria na Região do Ouro Verde e a partir da breve atividade do Setor de Ação Comunitária da Secretaria de Transporte no início dos anos noventa, quando se constituíram os Fóruns Populares de Transporte das Regiões do Ouro Verde e do Campo Grande. Podemos dizer que a característica invariante do movimento é sua organização majoritária em Sociedades Amigos de Bairros, as SABs. Se estas, ao surgirem das camadas populares na última fase da ditadura militar tinham objetivos claros de oposição e derrubada do regime, sua história recente é outra:

"... quando foi eleito José Roberto Magalhães Teixeira, as SABs voltam à cena política como atores importantes já que aquele político teve sua base popular de apoio bastante alicerçada em SABs.

*Eles ganharam, inclusive, um espaço físico na própria Prefeitura Municipal, assim como telefone, dois funcionários, etc...*²²⁵

A Ordem de Serviço 356 de 17 de junho de 1981, estendia uma prerrogativa reservada apenas ao topo da burocracia: destinava dois boxes no estacionamento externo da Prefeitura ao Conselho das Sociedades Amigos de Bairro - CONSAB.

*“...para as Associações Comunitárias as SABs não representavam os bairros, estavam muito centrados na figura de seus presidentes, os quais se perpetuavam no poder e as SABs não mobilizavam a população para não desgastar os governantes.(...) As SABs centralizariam as informações e as decisões nas mãos de uma só pessoa, os direitos dos moradores seriam ocultados e as reivindicações eram fragmentadas de forma que, as soluções, nunca apareciam como conquistas do povo, mas sim como solução de caráter particular ou dádiva dos políticos”.*²²⁶

Podemos atribuir esta prática ao peso de uma tradição ideológica, da prática colonial do bacharelismo que atribuía aos “doutores” o saber dirigente, até a aparência de competência e ocultação do saber burocrático características dos agentes do Estado moderno. Esta ideologia promoveu ao longo de décadas a debilitação e a dispersão do movimento popular, aumentando o distanciamento entre as necessidades sociais da maioria e a capacidade deliberativa da burocracia de Estado. Aliado ao diário processo de desinformação estabelecido pela mídia e incapaz, dada a concorrência imperfeita, de exercer uma pressão sistemática e eficiente nos moldes das classes proprietárias, o movimento popular resiste timidamente, com ações pontuais sem o acúmulo político dessas experiências.

Desacreditado até mesmo por intelectuais de esquerda e ex-socialistas que agora indicam uma componente reacionária nas classes populares, lembramos os instrumentos que são permanente utilizados para estabelecer a dispersão e o decorrente nível de submissão: primeiro, a profunda desigualdade social que lhe cerceia o acesso ao estoque de bens sociais como saúde, educação, moradia, saneamento básico, lazer e transporte; segundo, que o trabalhador para garantir sua subsistência é extorquido graças à ideologia disseminada pelo Estado burguês que estabelece a produção de mais-valia como um troca de equivalentes propiciando e acentuando as diferenças

²²⁵ - Movimento Popular em Discussão - Partido dos Trabalhadores Campinas. Cadernos Populares, número 01, 1986. p.5

sociais; terceiro pela internalização da crença num Estado, supostamente colocado acima das classes, que implementaria igualmente, graças a esta imparcialidade e a competência de seus burocratas, o bem-estar de toda sociedade; quarto, este mesmo Estado, pelas funções de isolamento e representação da unidade, impõe o individualismo irradiando a concorrência entre os trabalhadores, facilitando sua exploração e dominação.

A resistência popular, mesmo partindo de movimentos específicos como o de Transportes, deve permanentemente visar o colapso das estruturas, o comprometimento do Estado para a quebra de sua relação de implicação recíproca com a estrutura econômica. Em suma, não é possível pensar a emancipação dos trabalhadores, preservando-se as estruturas do Estado burguês.

2.6 - O PT e o ESTADO BURGUESES

Retomando a teoria polantziana, temos que a intervenção política dos burocratas é limitada nos dois sentidos pelos valores vigentes e fundamentais do capitalismo: a não interdição de classes no acesso ao aparelho de Estado e, pela hierarquização despótica, determinando o controle da massa de trabalhadores pelo topo, hierarquização essa oculta pela aparência da competência.

E é exatamente o discurso da competência que orienta as Teses do P.T. para Governar Campinas: *“um esforço conjunto de dezenas de petistas...Educadores, médicos, economistas, técnicos, e profissionais das mais diversas áreas, procuraram colocar todos os seus conhecimentos a serviço do PT, porque compreenderam plenamente o tamanho da responsabilidade que temos nas mãos: ousar governar uma das principais cidades do país.(...)persistem lacunas e problemas não resolvidos neste trabalho coletivo. Mas, temos a certeza de que a simples apresentação destas “TESES” é uma prova da capacidade do PT”*.²²⁷ (grifo meu) Esta competência é reafirmada mesmo quando a Administração petista se choca com os interesses populares no que respeita ao péssimo transporte coletivo: *“A Administração petista está tranqüila por ter a convicção plena de estar governando a cidade dentro de seus princípios e da realidade local”*.²²⁸

²²⁶ - Ghon, Maria da Glória, op. cit. p. 20

²²⁷ - “Teses do PT”...op. cit. p.1

²²⁸ - Nota o Conselho Político de 02 de julho de 1989

Se, desde o início temos o descarte da participação popular em nome da competência, temos também o descarte da proposta socialista pelo enfoque weberiano de Estado. Para Weber a racionalidade dá o caráter institucional do Estado moderno onde o princípio da competência gera a hierarquia, de cargos, sempre para o mais competente. O recrutamento e a seleção se dão de acordo com a competência, num processo neutro, objetivo e racional. O desempenho das funções é impessoal, conta a competência não seu nível social, prestígio político. A hierarquização é de cargos, é neutra e não há preocupação política, mas sim a realização da racionalidade do Estado moderno. Esta hierarquização não é despótica, é a decorrência da realização da racionalidade.

Esta compreensão enviesada de competência foi o grande equívoco da Administração Popular. Para Poulantzas as características do Estado burocrático indicadas por Weber se assentam nas normas institucionais, na racionalidade, desta forma este autor opera com o aspecto visível do Estado capitalista e não com sua estrutura, não desce a sua essência; pois não é a racionalidade mas a estabilidade política que assume o papel da competência. O núcleo estável de burocratas da Secretaria de Transportes, desde sua criação, atravessando as mais variadas administrações, reafirma esta tese. Em segundo lugar para Weber no Estado burocrático o critério da competência é válido e garante o cargo, para Poulantzas a hierarquização é exercida por fins políticos e o cargo forja a competência. Daí os cargos da cúpula serem cargos políticos e o topo é sempre destinado à uma fração da classes dominante.

Da instituição de um departamento específico para o setor, até 1999, nenhum secretário ao tomar posse tinha experiência, inclusive Jurandir Fernandes que ao assumir pelo PSDB tinha uma incipiente prática anterior. Poulantzas esclarece demonstrando que como existe uma compartimentalização vertical, a informação é ascendente e a decisão descendente, além de que a prática de ocultar o saber burocrático cria entre os funcionários uma desigualdade crônica forjada e atribuída a competências diferenciadas. Deste modo a “competência” é adquirida no exercício do cargo. Quanto ao fato dos cargos serem políticos e o topo pertencer às classes dominantes podemos ilustrar dizendo que dos secretários que tivemos em Campinas, o primeiro faleceu, o segundo Jurandir Fernandes deixou o PT para retornar no governo Magalhães Teixeira o qual, como demonstramos se constituiu no maior benfeitor dos empresários de transportes. O terceiro secretário Laurindo Junqueira depois do PT e do PDT, foi secretário da administração malufista de Mansur em Santos. O quarto, Amando Coelho foi secretário de Planejamento no primeiro governo

peemedebista de Francisco Amaral e retornou em seu segundo governo, igualmente pelo PPB, partido conservador de direita.

O atual secretário, que chegou afirmando nunca ter trabalhado na área de transporte coletivo urbano é Henrique Carlos Horta Filho, um desconhecido engenheiro civil que, em que pese a consensual opinião pública de que sua indicação foi obra dos empresários deste setor, defende-se alegando que sua escolha se deu de forma aleatória: seu *curriculum vitae* foi localizado na rede Internet.

Retomando Weber temos sua afirmação de que a burocracia hierarquiza os cargos segundo a função; para Poulantzas como a burocracia implanta uma suposição de competência fica impossível sua aferição, uma vez que o Estado não permite sua avaliação por um público externo à ela. É a burocracia que se auto-avalia. Portanto nem mesmo o caráter impessoal no desempenho das funções do Estado citado por Weber onde conta a competência e não a posição social, pode ser avaliada. Para Poulantzas, esta auto avaliação da competência burocracia impede que até mesmo a base dos funcionários possa avaliar a cúpula dirigente.

Poulantzas entende que a hierarquia é um instrumento despótico com a classe trabalhadora, não tendo vínculo com os proprietários dos meio de produção. Sua finalidade é claramente política e não racional como diz Weber, mas assume a aparência da competência.

Esta aparência de competência que o PT já havida assumido em seu programa de governo, se consolida no isolamento de sua prática administrativa, levando-o a um progressivo distanciamento da classes populares, tornando-o mais um agente do fortalecimento do Estado burguês.

CONCLUSÃO

Diante do exposto não podemos falar em políticas de transporte mas sim em uma única política, a que preservou, ampliou e consolidou o lucro das permissionárias pela simples razão de que a burocracia está comprometida com a sobrevivência do Estado seja este escravocrata ou capitalista. Neste último ela desempenha um papel vital, imprescindível para a sobrevivência do próprio modo de produção capitalista.

Portanto o Estado burguês, ao se apresentar como o conjunto de instituições que visam o bem comum, constitui-se numa farsa. O Legislativo e os partidos de esquerda são os farsantes, o primeiro pelas inúmeras comissões que constitui simula o exercício de um poder independente de natureza ética e moralizadora, entretanto, aplacada a opinião pública, retoma as relações que preservam intactas as anteriores práticas; o segundo ao propor a via socialista com a manutenção da estrutura jurídico-política do modo de produção capitalista contribui para coonestar o Estado burguês e não removê-lo. Por último os predadores que são o capital com sua lógica de acumulação através do vale-tudo, das negociatas, da corrupção, mas sobretudo através da predação de vidas humanas via extorsão, cada vez mais intensiva, do sobretrabalho; e seus asseclas os médios e altos escalões da burocracia de Estado burguês que lhes fornecem a condições para a manutenção e reprodução desta prática .

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1 - Livros e artigos

- Alexander Mackenzie ao Banco Nacional Brasileiro. Série São Paulo Light, álbum nº1, 1900, acervo Eletropaulo
- Almeida, Maria Hermíria Tavares. Os democratas no fio da navalha. Novos Estudos Cebrap 1, dezembro, 1981.
- Amaral, Leopoldo. Campinas recordações. São Paulo: Seção de Obras d'O Estado de São Paulo, 1927
- Antunes, R. in Adeus ao Trabalho? Ensaio sobre as Metamorfoses e a Centralidade do Mundo do Trabalho. São Paulo, Cortez Edit., 1995
- Beiguelman, Paula, Pela Recuperação de uma Proposta Nacional. Editado pelo INEP - Instituto de Estudos e Pesquisa. São Paulo, 1986.
- Boito Jr., Armando. O Golpe de 1954: A burguesia contra o populismo. São Paulo, Ed. Brasiliense, 1982. Coleção Tudo é História.
- Bridges, *Willians: Mudanças nas Relações de Trabalho, Makron Books, 1995*
- Carlos, Ana Fani Alessandri. A (re) produção do Espaço Urbano. São Paulo, EDUSP, 1997.
- Catulo Branco. Energia Elétrica e Capital Estrangeiro no Brasil, São Paulo, Alfa-Ômega, s/d,
- Costa, Maria da Conceição. Telecomunicações no Brasil: A Trajetória de uma Política Tecnológica (1962-1987). Dissertação de Mestrado, IFCH - UNICAMP, 1991, xerox.
- Draibe, S.M., Rumos e Metamorfoses - Um Estudo sobre a Constituição do Estado e as Alternativas da Industrialização no Brasil - 1930-1960, tese de doutoramento, FFCH,USP, São Paulo, 1981, mimeo.
- Ghon, Maria da Glória, Lutas entre Organizações Populares, Campinas, CEDAP - 1991 - Coleção Cadernos de Formação nº 4
- Mannheim, Karl. Ideology and Utopia, 1952...apud Miliband. op. cit. p.69

- Maranhão, Ricardo. O Capital Estrangeiro e Estado na Eletrificação Brasileira. O Caso Light 1947-1957. Tese de doutorado, USP, 1993, mimeo.
- Mariano, Júlio. Crônica de Iluminação em Campinas. In: Monografia Histórica e Estatística de Campinas, Rio de Janeiro, I.B.G.E.,
- Mendes, José Castro. Efemérides Campinas - 1739 -1960. Campinas: Editora Palmeiras,1963,
- Meynaud, Jean. La Technocratie, p. 68...apud Miliband, op. cit. p.70
- Miliband, Ralph. O Estado na Sociedade Capitalista, Zahar, R.J. 1972
- Pólis, Instituto de Estudos, Formação e Assessoria em Política Públicas. Taxa Transporte, editado pelo Instituto Pólis, São Paulo, 1988, mimeo.
- Ponce, Anibal. Educação e Luta de Classes. São Paulo, Cortez Editora e Editora Autores Associados, 1986, 6ª edição.
- Poulantzas, Nicos. Poder Político e Classes Sociais. São Paulo, Martins Fontes Editora, 1977.
- Pupo, Celso Maria de Mello. Campinas seu berço e juventude. Academia Campinense de Letras, 1969
- Rabelais, Gargântua et Pantacrúel, p. 82...apud Ponce, Anibal. Educação e Luta de Classes. S.P. Cortez Editora.
- Ricci, Maria Lúcia de Souza Rangel. "Os Bondes: uma etapa de modernidade em Campinas" Revista Notícia Histórica e Bibliográfica, Campinas, PUCCAMP, nº 164, jan/mar de 1997
- Rodrigues, Leôncio Martins in O Declínio do Sindicalismo Corporativo, Rio de Janeiro, Ibase, 1991
- Saes, Décio. A Formação do Estado Burguês no Brasil (1888-1891). Rio de Janeiro, Editora Paz e Terra, 1985. Coleção Estudos brasileiros.
- Salgado, Denise Helena Ferreira, "O Transporte Coletivo Urbano na Cidade de Campinas - 1980 a 1992. Monografia número 123, FCECA/PUCCAMP, mimeo.
- Sanches, Cláudio A. "Quem tem medo do Passe Popular ?" Campinas, P.M.C. 1991, mimeo,
- Silva, Heloísa B., "Batalhas pelo Monopólio", in História da Energia nº 1, São Paulo, Eletropaulo, 1986.
- Szmrecsanyi, T. "A era dos trustes e cartéis" in História e Energia, n.1, São Paulo, Eletropaulo, maio de 1986.

- Tonon, Maria Joana in A História dos Bondes em Campinas. Campinas, Coordenadoria do Patrimônio Histórico, 1997, mimeo.
- Villela, AV. e Suzigan, W. Política de Governo e Crescimento da Economia Brasileira. 1889-1945. IPEA/INPES, Rio de Janeiro, 1975
- Waisman, David. A Lobotização do Dinossauro. Ascensão e queda do setor elétrico estatal nacional. (Um ensaio histórico e político) São Paulo, março de 1980, mimeo.
- Weber, Max. Economia y Sociedad, México, Fondo de Cultura Economica, 1944. Vol. IV.

2 - Artigos assinados em jornais e periódicos

- Mariano, Júlio. Aquela memorável festa dos bondes num dia de São João. In: Jornal Diário do Povo, Campinas, 23 de maio de 1968
- "O Monopólio Contestado", em Boletim Histórico, Eletropaulo nº 5, S.P. fevereiro de 1986.

Fontes

1 - Documentos oficiais

- Relatório Setransp/Emdec da evolução dos preços relativos de jan a out/93. Campinas, novembro de 1993.
- Centro Populacional de 1989, IBGE
- Diagnóstico Preliminar sobre Orçamento e Finanças, Prefeitura Municipal de Campinas, julho de 1992.
- Revista "Campinas: Uma Nova Política de Transportes, PMC, 1990
- Setor de Ação Comunitária - SAC/SETRANSP - março de 1992

2 - Diário Oficial do Município

- DOM de 15 de novembro de 1973
- DOM n. 1487 de 5 de março de 1976
- DOM n. 1762 de 23 de abril de 1977

- DOM n. 2813 de 28 de abril de 1978
- DOM n. 2826 de 18 de maio de 1978
- DOM n. 2307 de 7 de julho de 1979
- DOM n. 2164 de 7 de dezembro de 1978
- DOM de n. 2328 de 7 de agosto de 1979
- DOM n. 2388 de 3 de outubro de 1979
- DOM n. 2483 de 22 de março de 1980
- DOM n. 2491 de 2 de abril de 1980
- DOM n. 2551 de 4 de julho de 1980
- DOM n. 2700 de 6 de fevereiro de 1981.
- DOM n. 2732 de 27 de março de 1981
- DOM n. 2818 de 4 de agosto de 1981
- DOM n. 2869 de 13 de outubro de 1981
- DOM n. 2898 de 28 de novembro de 1981
- DOM n. 2922 de 9 de janeiro de 1982.
- DOM n. 2934 de 27 de janeiro de 1982
- DOM n. 2934 de 27 de janeiro de 1982
- DOM n. 2934 de 27 de janeiro de 1982
- DOM n. 2934 de 27 de janeiro de 1982
- DOM n. 2934 de 27 de janeiro de 1982
- DOM n. 2934 de 27 de janeiro de 1982
- DOM de 6 de fevereiro de 1981
- DOM n. 2943 de 9 de fevereiro de 1982
- DOM n. 2948 de 16 de fevereiro de 1982 .
- DOM n. 2966 de 16 de março de 1982.
- DOM de 1 de julho de 1982
- DOM n. 3198 de 2 de março de 1983
- DOM n. 3230 de 19 de abril de 1983

- DOM n. 3263 de 7 de junho de 1983
- DOM n. 3043 de 9 de julho de 1982
- DOM n. 5289 de 13 de julho de 1983
- DOM 5289 de 13 de julho de 1983
- DOM n. 3294 de 21 de julho de 1983
- DOM n. 3389 de 10 de dezembro de 1983.
- DOM n. 3428 de 3 de fevereiro de 1984
- DOM n. 3489 de 5 de maio de 1984
- DOM n. 3500 de 22 de maio de 1984
- DOM n. 3514 de 9 de junho de 1984
- DOM n. 3523 de 23 de junho de 1984
- DOM n. 3570 de 30 de agosto de 1984
- DOM n. 3592 de 2 de outubro de 1984
- DOM n. 3628 de 24 de novembro de 1984
- DOM n.3640 de 12 de dezembro de 1984
- DOM n. 3848 de 14 de outubro de 1985
- DOM n. 3853 de 22 de outubro de 1985
- DOM n. 3859 de 31 de outubro de 1985..
- DOM n. 3864 de 7 de novembro de 1985
- DOM n. 3870 de 15 de novembro de 1985.
- DOM n. 3885 em 7 de dezembro de 1985
- DOM n. 4050 de 13 de agosto de 1986
- DOM n. 4050 de 13 de agosto de 1986
- DOM n. 4050 de 13 de agosto de 1986
- DOM n. 4064 de 2 de setembro de 1986
- DOM n. 4064 de 2 de setembro de 1986
- DOM n. 4064 de 2 de setembro de 1986
- DOM n. 4077 de 18 de setembro de 1986

- DOM n. 4087 de 3 de outubro de 1985.
- DOM n. 4108 de 4 de novembro de 1986
- DOM n. 4115 de 13 de novembro de 1986
- DOM n. 4138 de 16 de dezembro de 1986
- DOM n. 4145 de 30 de dezembro de 1986
- DOM n. 4162 de 23 de janeiro de 1987
- DOM n. 4224 de 29 de abril de 1987
- DOM n. 4281 de 22 de julho de 1987
- DOM n. 4328 de 26 de setembro de 1987
- DOM n. 4335 de 7 de outubro de 1987
- DOM n. 4409 de 27 de janeiro de 1988
- DOM n. 4426 de 24 de fevereiro de 1988
- DOM n. 4430 de 1 de março de 1988
- DOM n. 4433 de 4 de março de 1988
- DOM n. 4477 de 10 de maio de 1988.
- DOM n. 4429 de 27 de fevereiro de 1988
- DOM n. 4486 de 24 de maio de 1988
- DOM n. 4486 de 24 de maio de 1988
- DOM n. 4499 de 11 de junho de 1988
- DOM n. 4543 de 13 de agosto de 1988
- DOM n. 4636 de 30 de dezembro de 1988
- DOM n. 4637 de 31 de dezembro de 1988
- DOM n. 4688 de 18 de março de 1989
- DOM n. 4763 de 11 de julho de 1989
- DOM n. 4763 de 11 de julho de 1989
- DOM de 13 de julho de 1989
- DOM n. 4784 de 9 de agosto de 1989
- DOM n. 4784 de 9 de agosto de 1989

- DOM n. 4785 de 10 de agosto de 1989
- DOM n. 4785 de 10 de agosto de 1989
- DOM n. 4787 de 12 de agosto de 1989
- DOM n. 4787 de 12 de agosto de 1989
- DOM n. 4791 de 17 de agosto de 1989
- DOM n. 4860 de 28 de novembro de 1989
- DOM n. 4899 de 25 de janeiro de 1990
- DOM n.4912 de 13 de fevereiro de 1990
- DOM n. 4913 de 14 de fevereiro de 1990
- DOM n. 4912 de 13 de fevereiro de 1990
- DOM n. 5013 de 13 de julho de 1990
- DOM n. 4939 de 24 de março de 1990
- DOM n. 5078 de 16 de outubro de 1990
- DOM n. 5127 de 27 de dezembro de 1990
- DOM n. 5145 de 22 de janeiro de 1991
- DOM n. 5145 de 22 de janeiro de 1991
- DOM n. 5193 de 27 de março de 1991
- DOM n. 5266 de 10 de julho de 1991
- DOM n. 5288 de 9 de agosto de 1991
- DOM n. 5311 de 12 de setembro de 1991
- DOM n. 5331 de 9 de outubro de 1991
- DOM n. 5434 de 10 de março de 1992
- DOM n. 5492 de 3 de junho de 1992
- DOM n. 5512 de 2 de julho de 1992
- DOM n. 5515 em 7 de julho de 1992
- DOM n. 5555 de 28 de agosto de 1992
- DOM n. 5559 de 3 de setembro de 1992
- DOM n. 5603 de 7 de novembro de 1992

- DOM n. 5631 de 18 de dezembro de 1992
- DOM de 22 de dezembro de 1992
- DOM n. 5683 de 9 de março de 1993
- DOM n. 5683 de 9 de março de 1993
- DOM de 15 de fevereiro de 1997
- DOM de 6 de maio de 1998
- DOM de 29 de maio de 1998
- DOM de 28 de agosto de 1998
- DOM de 20 de outubro de 1998
- DOM de 3 de março de 1999
- DOM de 15 de junho de 1999
- DOM de 1 de julho de 1999.
- DOM de 5 de novembro de 1999
- DOM de 2 de dezembro de 1999
- DOM de 11 de dezembro de 1999

3 - Documentos de Associações de Classe

- Jornal do Perueiro, Campinas, novembro de 1997.

4 - Partidos Políticos

- Boletim informativo Comunicação, ano I, n 0, fevereiro de 1989, p. 2.
Editado pelo Pré-Núcleo da Comunicação do Partido dos Trabalhadores.
- ídem...ano I, n, 1, fevereiro de 1989, p.2
- Jornal Comunicação, Ano I, número 01 - PT Campinas, março de 1989.
- “Teses do PT para governar Campinas”. Partido dos Trabalhadores.
Campinas, mimeo, 1988.

5 - Jornais

- Correio Popular de 24 de junho de 1960
- Correio Popular de 4 de maio de 1993
- Correio Popular de 8 de julho de 1994
- Correio Popular de 11 de julho de 1994
- Correio Popular de 7 de fevereiro de 1995
- Correio Popular de 14 de março de 1997
- Correio Popular de 23 de março de 1997
- Correio Popular de 12 de outubro de 1997
- Correio Popular de 7 de março de 1998
- Correio Popular de 16 de março de 1998
- Correio Popular de 31 de março de 1998
- Correio Popular de 16 de junho de 1998
- Correio Popular de 9 de setembro de 1999
- Correio Popular de 23 de outubro de 1999
- Correio Popular de 20 de novembro de 1999
- Correio Popular de 25 de novembro de 1999
- Correio Popular de 4 de dezembro de 1999
- Correio Popular de 24 de novembro de 1999
- Correio Popular 16 de maio de 1999

- Diário do Povo de 22 de maio de 1949
- Diário do Povo de 21 de agosto de 1991
- Diário do Povo de 10 de junho de 1993
- Diário do Povo de 24 de novembro de 1994
- Diário do Povo de 1º de abril de 1998
- Diário do Povo de 20 de outubro de 1999
- Diário do Povo de 14 de novembro de 1999
- Diário do Povo de 17 de dezembro de 1999

- Folha de São Paulo de 14 de julho de 1991
- Folha de São Paulo de 21 de junho de 1992
- Folha de São Paulo de 7 de março de 1993
- Folha de São Paulo de 13 de julho de 1993
- Folha de São Paulo de 27 de junho de 1993
- Folha de São Paulo de 1 de agosto de 1993
- Folha de São Paulo de 1 de setembro de 1993
- Folha de São Paulo de 18 de setembro de 1993
- Folha de São Paulo de 1 de outubro de 1993
- Folha de São Paulo de 25 de outubro de 1993
- Folha de São Paulo de 19 de novembro de 1993
- Folha de São Paulo de 21 de novembro de 1993
- Folha de São Paulo de 15 de junho de 1994
- Folha de São Paulo de 4 de fevereiro de 1995

- Folha de São Paulo de 30 de janeiro de 1996
- Folha de São Paulo de 18 de julho de 1997
- Folha de São Paulo de 17 de agosto de 1997
- Folha de São Paulo de 25 de agosto de 1997
- Folha de São Paulo de 28 de agosto de 1997
- Folha de São Paulo de 12 de agosto de 1997
- Folha de São Paulo de 28 de agosto de 1997
- Folha de São Paulo de 29 de agosto de 1997
- Folha de São Paulo de 1 de setembro de 1997
- Folha de São Paulo de 10 de setembro de 1997
- Folha de São Paulo de 24 de setembro de 1997
- Folha de São Paulo de 9 de outubro de 1997
- Folha de São Paulo de 9 de dezembro de 1997
- Folha de São Paulo de 12 de dezembro de 1997
- Folha de São Paulo de 31 de março de 1998
- Folha de São Paulo de 25 de maio de 1998
- Folha de São Paulo de 9 de junho de 1998
- Folha de São Paulo de 24 de junho de 1998
- Folha de São Paulo de 12 de julho de 1997
- Folha de São Paulo de 24 de outubro de 1999

- O Estado de São Paulo de 12 de janeiro de 1990