



**Universidade Federal do Pará
Instituto de Filosofia e Ciências Humanas
Programa de Pós-Graduação em Geografia
Curso de Mestrado em Geografia
Gestão Urbana e Regional**

Glauber Ranieri Martins da Silva

**ENTRE BELÉM E CASTANHAL: REDE DE TRANSPORTES E
CIRCUITO INFERIOR DA ECONOMIA**

**BELÉM - PARÁ
2010**



**Universidade Federal do Pará
Instituto de Filosofia e Ciências Humanas
Programa de Pós-Graduação em Geografia
Curso de Mestrado em Geografia
Gestão Urbana e Regional**

Glauber Ranieri Martins da Silva

**ENTRE BELÉM E CASTANHAL: REDE DE TRANSPORTES E
CIRCUITO INFERIOR DA ECONOMIA**

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Geografia da Universidade Federal do Pará, submetida à avaliação, como parte dos requisitos exigidos para a obtenção do Título de Mestre em Geografia, sob a orientação do Prof. Dr. João Santos Nahum.

**BELÉM - PARÁ
2010**

Dados Internacionais de Catalogação-na-Publicação (CIP)

Silva, Glauber Ranieri Martins da, 1978-
Entre Belém e Castanhal: rede de transportes
e circuito inferior da economia / Glauber
Ranieri Martins da Silva. - 2010.

Orientador: João Santos Nahum.

Dissertação (Mestrado) - Universidade Federal
do Pará, Instituto de Filosofia e Ciências
Humanas, Programa de Pós-Graduação em Geografia,
Belém, 2010.

1. Transporte urbano Castanhal. 2. Transporte
urbano Belém. 3. Transportes Trânsito de
passageiros. 4. Política de transporte urbano.
5. Transporte urbano Aspectos econômicos. I.
Título.

CDD 22. ed. 388.4098115



**Universidade Federal do Pará
Instituto de Filosofia e Ciências Humanas
Programa de Pós-Graduação em Geografia
Curso de Mestrado Em Geografia
Gestão Urbana e Regional**

GLAUBER RANIERI MARTINS DA SILVA

**ENTRE BELÉM E CASTANHAL: REDE DE TRANSPORTES E
CIRCUITO INFERIOR DA ECONOMIA**

Defesa: Belém-PA, 13 de setembro de 2010.

Conceito: _____

BANCA EXAMINADORA

Professor: Dr. João Santos Nahum
PPGEO/UFPA
Orientador

Professor Dr. João Marcio Palheta
PPGEO/UFPA
Examinador Interno

Professor Dr. Gilberto Marques
PPGE/UFPA
Examinador Externo

*Aos meus pais, Lucídio Martins e Maria Lúcia
que mesmo com muitas dificuldades sempre
me concederam condições para estudar.*

AGRADECIMENTOS

São muitas as pessoas que gostaria de agradecer neste momento ímpar de minha carreira acadêmica. Entretanto, considero algumas como fundamentais para o sucesso de mais uma grande jornada.

A Deus pelos momentos de fé, força e superação;

A meus pais, Lucídio Martins e Maria Lúcia, que sempre me apoiaram em momentos difíceis e me propiciaram o suporte necessário;

À Suzane Neves pelos esforços, pelas madrugadas de leitura e escrita e pelas cobranças que somente foram menores que as de meu orientador, e à sua mãe Rizonete;

Ao professor Edilson Aquino, secretário municipal de educação de Santa Maria do Pará, por seu apoio pessoal e institucional;

À Áurea Peniche, Keyla Soares e Denis Geovanazzi, que muito me ensinaram sobre ser e estar em uma equipe.

Ao meu mestre e sempre amigo Professor Giovane Mota que esteve sempre à disposição e não mediu esforços em me ajudar;

Ao meu orientador, professor Dr. João Santos Nahum, pelas cobranças, pela insuperável disciplina e pela competência ao me orientar sempre na direção correta;

A todos os meus professores, da pré-escola ao PPGEIO, especialmente, Maíta, Elizabeth Fernades, Antônio Leite, Vilani Soares, Dário Azevedo, Gilberto Rocha, Janete Coimbra, Carlos Bordalo e Saint-Clair Trindade Jr;

À Marlene, secretária do PPGEIO, pela dedicação, competência e excelência profissional.

Aos meus colegas de turma, seja pela contribuição acadêmica, seja pela descontração que me proporcionaram sempre que possível: Alan Leonardo, Beatriz Vilar, Gilbert Valério, Luís Pacheco, Marcos Vinícius, Mauro Farias, Odimar Melo, Orleno Marques, Paula Viegas, Rosivanderson Baia, Raifran Castro, Tiago Veloso, Jorge França, Marcel Padinha;

Aos amigos da Escola de Governança do estado do Pará, instituição que concedeu bolsa de estudo e pesquisa como fomento a este trabalho;

E, a todos que, de algum modo, contribuíram para o sucesso desta jornada.

*As leis não bastam.
Os lírios não nascem das leis.
(Carlos Drummond de Andrade)*

SUMÁRIO

| | |
|--|-----------|
| RESUMO..... | 9 |
| ABSTRACT. | 10 |
| LISTA DE SIGLAS | 11 |
| INTRODUÇÃO | |
| 1 – As bases da pesquisa..... | 12 |
| 2 – O objeto de estudo..... | 13 |
| 3 – Justificativa..... | 16 |
| 4 – Objetivos | 17 |
| 5 – Hipóteses | 18 |
| 6 – Metodologia | 18 |
| 7 – Índice explicativo | 21 |
| CAPÍTULO I – CIRCUITO INFERIOR DA ECONOMIA, ESTADO E SISTEMA DE TRANSPORTE | |
| 1 – Introdução..... | 23 |
| 2 – O crescimento metropolitano..... | 23 |
| 3 – O transporte alternativo e o circuito inferior da economia na metrópole.... | 31 |
| 4 – Estado e agências regulatórias do transporte..... | 38 |
| 5 – A esquizofrenia do espaço de circulação paraense..... | 45 |
| 6 – Considerações..... | 51 |
| CAPÍTULO II – TRANSPORTE ALTERNATIVO DE PASSAGEIROS ENTRE BELÉM E CASTANHAL: UMA COMPLEMENTARIDADE PRECÁRIA | |
| 1 – Introdução | 52 |
| 2 – A oferta de transporte entre Belém e Castanhal no decênio 1998-2008 | 52 |
| 3 – Qualificação dos autoviários.... | 58 |
| 4 – Qualidade do transporte realizado entre Belém e Castanhal pela Expresso Modelo e pela ATAC | 63 |
| 5 – Satisfação dos usuários de transporte público de passageiros na mesorregião metropolitana de Belém..... | 73 |
| 6 – Considerações.... | 75 |
| CAPÍTULO III – TRANSPORTE ALTERNATIVO DE PASSAGEIROS: UMA NOVA VARIÁVEL ESPACIAL NA METRÓPOLE | |
| 1 – Introdução..... | 77 |
| 2 – As políticas de transporte no estado Pará..... | 77 |
| 2.1 – O Plano Diretor de Transportes Urbanos (PDTU) | 77 |
| 2.2 – O Via Metrópole..... | 80 |
| 2.3 – O Ação Metrópole..... | 83 |
| 3 – O transporte alternativo e o desenvolvimento regional..... | 87 |
| 4 – A população paraense e o precário espaço de circulação..... | 90 |
| 5 – Considerações | 91 |
| PARA NÃO FINALIZAR | 92 |
| BIBLIOGRAFIA | 95 |
| ANEXOS | 98 |

RESUMO

O presente estudo apresenta o debate acerca dos transportes no espaço de circulação entre Belém e Castanhal. O objetivo deste estudo é demonstrar e comprovar a insuficiência dos transportes públicos e a necessidade de políticas públicas que considerem novas variáveis no espaço metropolitano, como o transporte alternativo de passageiros, em direção ao desenvolvimento regional. O enfoque metodológico utilizado é materialismo histórico-dialético e a pesquisa é de caráter qualitativa e quantitativa, onde se fez pesquisa documental e de campo. Este trabalho está dividido em 3 capítulos: “Circuito inferior da economia, estado e sistema de transporte”; “Transporte alternativo de passageiros entre Belém e Castanhal: uma complementaridade precária”; “Transporte alternativo de passageiros: uma nova variável espacial na metrópole”. Onde traçamos as discussões acerca de demandas pelo transporte e a necessidade de intervenção estatal no sistema de circulação para dar a conexão necessária ao espaço metropolitano. Para desenvolver o estudo se fez um recorte temporal de dez anos (1998 - 2008), e espacial a partir da circulação de pessoas entre Belém e Castanhal.

Palavras-chave: Transporte, informalidade, rede, desenvolvimento, políticas públicas.

ABSTRACT

The study presents the debate concerning the transports in the space of circulation between Belém city and Castanhal city. The objective of this study is to demonstrate and to prove the inadequacy of the public transportations and the need of public politics than consider new variables in the metropolitan space, as the passengers' alternative transport, towards the regional development. The methodology used is historical and dialectical materialism and the research is qualitative and quantitative character, where did desk research and field research. This work is divided in 3 chapters: "Inferior circuit of the economy, state and transport system"; it "Transports alternative of passengers between Belém and Castanhal: a precarious complementarity"; it "Transports alternative of passengers: a new space variable in the metropolis". Where we drew the discussions concerning to demands for the transport and the need of state intervention in the circulation system, to give the necessary connection to the metropolitan space. To develop the study it was made a ten year-old temporary cutting (1998 - 2008), and space starting from the people's circulation between Belém and Castanhal.

Key-words: Transport, informality, net, development, public politics.

LISTA DE SIGLAS

| | |
|-----------|--|
| ANTT | - Agência Nacional de Transportes Terrestres. |
| ARCON | - Agência Estadual de Regulação e Controle de Serviços Públicos do Pará. |
| ATAC | - Associação de Transporte Alternativo de Castanhal. |
| CBM-PA | - Corpo de Bombeiros Militar do Pará. |
| CONIT | - Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte. |
| CTB | - Código de Trânsito Brasileiro. |
| CTBEL | - Companhia de Trânsito de Belém. |
| DENATRAN | - Departamento Nacional de Trânsito. |
| DETRAN-PA | - Departamento de Trânsito do Estado do Pará. |
| IBGE | - Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. |
| LAIG | - Laboratório de Análise da Informação Geográfica. |
| MTCI | - Meio Técnico-científico-informacional. |
| NAEA | - Núcleo de Altos Estudos Amazônicos. |
| ONG | - Organização Não-Governamental. |
| PRF | - Polícia Rodoviária Federal. |
| PROGER | - Programa de Geração de Emprego e Renda. |
| SEMUTRAN | - Secretaria Municipal de Trânsito de Castanhal. |
| SEPE | - Secretaria de Estado de Projetos Estratégicos. |
| SEPOF | - Secretaria de Estado de Planejamento, Orçamento e Finanças. |
| SERFHAU | - Serviço Federal de Habitação e Urbanismo. |
| SETRAN-PA | - Secretaria Estadual de Transportes do Pará. |
| SINPROVAN | - Sindicato de Proprietários e Operadores de Ônibus e Vans. |
| SIP | - Sistema de Integração do Pará. |
| TA | - Transporte Alternativo. |
| UFPA | - Universidade Federal do Pará. |

1 – INTRODUÇÃO

1 - As bases da pesquisa

Este trabalho analisa o transporte alternativo informal de passageiros praticado através de *vans* e micro-ônibus, no sistema de circulação entre Castanhal e Belém no decênio 1998-2008, trecho escolhido por permitir intensas relações de circulação e complementaridade entre as duas cidades. Castanhal, conforme afirma Salim Filho (2007), constitui um polo regional e centro de prestação de serviços por seu significativo intercâmbio comercial com o Centro-Sul e o Nordeste do país, acumulando um volumoso tráfego de veículos e pessoas na conexão com Belém, por estar às margens da Rodovia BR-316 e servir como aporte a muitas cidades do Estado do Pará.

O setor de transporte constitui um dos elementos fundamentais para o desenvolvimento, seja do ponto de vista do social, do econômico ou do cultural. A organização deste setor é incipiente na região metropolitana de Belém, as redes de infraestrutura são insuficientes para dar as velocidades de conexão interna e externa, necessárias ao movimento de pessoas, bens e serviços. Situação esta, constatada por Pinheiro (2008) em estudo sobre infraestrutura de transporte e arranjos produtivos na mesorregião Nordeste do Pará, cujas rotas de ligação com a capital Belém cruzam a cidade de Castanhal, onde se encontra o entroncamento das rodovias BR-316, PA-360 e PA-136.

Nos últimos 10 anos (1998-2008), ocorreu uma redefinição de fluxos e de mecanismos de transportes voltados à população, na mesorregião metropolitana de Belém, em função da modernização dos setores da economia em geral (indústria, comércio, serviços e comunicações), e da conseqüente intensificação das relações de dependência entre as várias cidades componentes da Mesorregião, como as necessidades de acesso à educação, habitação, emprego e saúde, entre outros, que se justificam pelo crescimento populacional e diversos fatores outros advindos do crescimento das cidades, como segurança, por exemplo. Nesse período, se agregaram ao setor de transportes, as estratégias da informalidade: o transporte alternativo praticado por proprietário de veículos de pequeno porte como *vans* e micro-ônibus entre outros, assim como em outros setores da economia - comércio e serviços – que o trabalho informal passou a representar um elemento comumente encontrado nos mais diversos espaços públicos. No caso dos transportes, o trabalho informal veio dividir com o empresariado as perspectivas de lucro, posto que, parte da demanda de usuários do transporte coletivo passou a utilizar-se de tal modalidade, pois a oferta de serviços de transportes se

mostrava insuficiente em relação à demanda de passageiros e ainda, no princípio, o transporte alternativo ocorria com preços relativamente mais baixos que o oficial. Porém, o transporte alternativo apresenta-se como um fator de consolidação do domínio que as empresas possuem sobre as rotas, isto é, o transporte alternativo contribui para a manutenção da estrutura de transporte já existente. Pois, “exime” o poder estatal do estabelecimento de políticas para o transporte público em quantidade e qualidade, voltadas ao atendimento do cidadão paraense, ao tempo que maquia a oferta insuficiente do serviço impossibilitando questionamentos acerca de medidas como a abertura das rotas à livre concorrência entre empresas.

Vale ressaltar que não farão parte do rol de preocupações desta pesquisa às práticas de informalidade no setor de transporte direcionadas ao transporte de cargas ou mesmo aquelas direcionadas a pessoas no âmbito do espaço urbano, sejam elas realizadas por *vans* e micro-ônibus, ou ainda por motocicletas na figura dos moto-taxistas, uma vez que esta pesquisa parte de uma perspectiva regional, interurbana.

2 – O objeto de estudo

Os processos produtivos integrantes do desenvolvimento regional necessitam da implementação de mecanismos infraestruturais, como energia, telecomunicações, redes de transporte, entre outros, o que depende de políticas estatais. Na Amazônia, os investimentos nessas áreas sempre representaram tentativas de adequação da região ao grande capital, ficando em segundo plano as preocupações com o meio ambiente e com as populações locais.

As políticas públicas voltadas ao setor de transportes se concentraram em produzir infraestrutura para o atendimento dos interesses exógenos de grandes empresas. Na observação de Lôbo (1989), os investimentos se concentraram na viabilização do transporte de cargas, em assunção aos complexos minero-metalúrgicos, e à produção de bases voltadas aos interesses da indústria automobilística, com grandes eixos rodoviários que se propunham a integrar o território nacional ao mesmo tempo em que proporcionavam a estrutura técnica necessária ao desenvolvimento econômico do país como a Rodovia BR-010/Belém-Brasília, por exemplo, e posteriormente, como constata Lima (1995) com a construção, recuperação, pavimentação e duplicação de rodovias e pontes, que acompanhassem a trajetória desse desenvolvimento.

Isso associado a extensão territorial e o difícil acesso a determinadas áreas de rios e florestas, obstáculos considerados pelo Serviço Federal de Habitação e Urbanismo como determinantes para a criação ou não de infraestrutura (SERFHAU, 1970), contribuiu para a

não criação de um sistema de transportes em quantidade e qualidade suficiente, principalmente no que se refere ao transporte de pessoas. O Estado optou por entregar a execução dos serviços de transportes mediante concessão ou permissão a empresas que monopolizam o mercado regional inviabilizando, assim, a diversificação dos sistemas de transportes.

Ainda assim, nos últimos 10 anos, a mesorregião metropolitana, como outras partes do Estado e do país, tem avançado bastante no sentido de transpor alguns enclaves espaço-temporais, aumentando a dinâmica sazonal e pendular de pessoas e serviços, uma vez que a fluidez socioeconômica da região se alargou com a intensificação das relações entre as cidades. Fato que possibilitou a atuação do trabalho informal com o transporte alternativo, que passou a atuar na circulação urbana e interurbana, contribuindo para o adensamento dessa circulação e dando maior velocidade técnica ao território (SALIM FILHO, 2007) e, conseqüentemente, aumentando a complexidade espacial do ponto de vista da ocupação humana e do fluxo de pessoas e serviços, uma vez que sua atuação represente maior oferta de serviços de transportes.

Antes da inserção do transporte alternativo, atuava no eixo entre Belém e Castanhal, como empresa regulamentada para tal rota, somente a empresa de ônibus Expresso Modelo Ltda. que àquela época disponibilizava, linhas de partida e chegada entre as duas cidades com intervalos médios de trinta minutos. Esta mesma empresa possui atualmente intervalos regulares de quinze em quinze minutos, o que dobra a oferta de transporte (conforme dados referentes ao balanço econômico de 2007 da própria Expresso Modelo Ltda.). Porém, o transporte informal possui também itinerários com frequência intervalar entre quinze e vinte minutos, o que representa, um aumento de aproximadamente 36% na oferta quantitativa de transporte, além da já mencionada duplicação promovida pela Expresso Modelo, aumentando em 136% a oferta de transporte coletivo entre Belém e Castanhal em dez anos, como veremos no Capítulo 2, quando tratarmos da oferta quantitativa dos transportes. Se considerarmos a capacidade de lotação de um ônibus convencional (53 passageiros, sentados) usado pela Expresso Modelo, e a capacidade média entre uma *van* (16, lugares) e um micro-ônibus (22 lugares) usados pela ATAC – Associação de Transporte Alternativo de Castanhal, veremos que em seus itinerários regulares com intervalos de 15 minutos são transportados diariamente 5.184 passageiros, ou 10.368, ida e volta, para 2.197 passageiros que eram transportados antes da inserção do TA ou 4.394, ida e volta. Observe-se que não estamos considerando o transporte feito por outras empresas ou mesmo por outras associações que atuam no circuito em análise.

O crescimento populacional de Castanhal (154.811 hab. em 2005, segundo IBGE), ocasionou aumento nas demandas pelos serviços, fator este que associado à perspectiva de lucratividade (geralmente os veículos circulam lotados e o custo da passagem hoje, 2009, é de R\$ 6,00, o que gera uma renda bruta diária de aproximadamente R\$ 1.056,00, em quatro viagens – média por micro-ônibus) corroborou para a expansão do transporte alternativo.

No final da década de 1990, os operadores de TA iniciaram a criação de organizações sindicais, cooperativas e associações, como a ATAC (Associação de Transporte Alternativo de Castanhal), o SINPROVAN (Sindicato dos Proprietários de *Vans* e Micro-ônibus), entre outras, que vão dar um novo aspecto ao cenário do transporte paraense tentando romper com a estrutura posta naquele momento, quando somente a Expresso Modelo Ltda. podia realizar o transporte de passageiros entre Belém e Castanhal. Após greves, protestos e apelações na justiça tanto por parte dos operadores de TA quanto por parte das empresas de ônibus, como, a exemplo, a tentativa de aprovação e implementação de normativa da ARCON em 2007, que pretendia disciplinar os horários de chegada e partida do transporte alternativo entre Belém e Castanhal que foi “barrada” por pressões da ATAC.

O TA apesar de não ter superado a condição de informalidade alcançou perante os órgãos reguladores do Estado, entre eles o DETRAN (Departamento de Trânsito do Pará) e a própria ARCON, certa “permissão para atuar”, inclusive entrando com os veículos nos terminais rodoviários (estações) e mantendo *box* de venda de passagens nos mesmos, a partir de 2002.

Neste contexto, e entendendo a rede de transportes como “um dado do território que proporciona maior ou menor fluidez, dependendo de sua qualidade e quantidade” (OLIVA & GIANANTI, 1999, p. 130) e como um fator essencial, ao desenvolvimento, conexão, circulação, propagação de novas visões sociais de mundo e ordens espaço-temporais, e sem perder de vista a competência investida ao Estado de legislar sobre o setor de transportes, conforme CF 88, art. 22, é que analisamos o transporte alternativo de passageiros, de caráter informal, como meio complementar de circulação e articulação técnica entre Belém e Castanhal no decênio 1998-2008, posto que, este período, se refere ao momento em que o transporte alternativo informal se tornou mais evidente, é que ancoramos nossa pesquisa.

Apesar do transporte alternativo de passageiros já estar incorporado ao sistema de circulação no estado do Pará, não há ainda estudos voltados para o entendimento de suas estruturas organizacionais, de suas consequências ao espaço de circulação, da possibilidade de acessibilidade gerada por ele, e da oportunidade de empregos e geração de renda que representam, bem como dos conflitos territoriais que protagonizam com as empresas de

ônibus oficiais, ou mesmo de uma perspectiva de planejamento do uso do território considerando tal modalidade de circulação como componente relevante no que tange ao planejamento e organização do território e da região metropolitana. Cabe à Geografia, portanto, analisar esse fenômeno como um dado do território a ser considerado dentro da perspectiva de desenvolvimento regional.

3 - Justificativa

O processo de modernização amazônica e o aumento populacional daí decorrente geraram necessidades crescentes de deslocamentos de grande número de pessoas. Porém, tal modernização não é assimilada de maneira equalizada nos diferentes espaços da mesorregião metropolitana de Belém. O que resulta em escassez na oferta de transporte público de passageiros e possibilita a atuação do transporte alternativo. Além do que não houve barateamento do transporte coletivo em relação à demanda e sim um aumento relativo nos preços, posto que, cada vez mais, a classe trabalhadora passou a ser usuária massiva do mesmo. Neste sentido, ocorreram alterações no espaço de circulação na mesorregião metropolitana de Belém que demonstram a fragilidade das políticas públicas de transporte. Mas, como já dito, neste trabalho não se pretende alcançar discussões sobre todos estes aspectos ainda não explorados acerca do TA, e sim demonstrar a precariedade do sistema de transporte que ele compõe.

Desde o início dos anos 1990, no Pará, assim como em outras regiões do país, a inserção do Transporte Alternativo de Passageiros, por veículos de pequeno porte (VPP), *vans*, kombis e micro-ônibus, tem representado cada vez mais uma nova variável na produção do espaço geográfico, seja do ponto de vista do desenvolvimento econômico e social, seja do ponto de vista da criação de infraestrutura, no momento em que circulam mais informações e se estabelecem novas dinâmicas de produção e consumo de bens e serviços, o que proponho denominar de *processo de flexibilização do espaço de circulação metropolitano*, apesar de reconhecer que a circulação na região pode não ser suficiente para suprir as demandas do capitalismo, como o caso da região em análise, a Metropolitana de Belém.

O transporte alternativo vem se expandindo a cada dia e, sua atuação, baseia-se na acumulação de usuários advindos de diversas classes sociais. Acumulação que se justifica em função do alto custo do transporte individual. Entretanto, mesmo o TA se estabelecendo de forma regular no mercado, ainda assim permanece na ilegalidade e na informalidade, pois a atuação do Estado gestor, capitalista, sobre o mercado baseia-se nas características de rigidez

ou flexibilidade do próprio mercado, logo, se o transporte alternativo constitui parte dos elementos que possibilitam a flexibilização do espaço de circulação metropolitano, a intervenção estatal geraria mais ônus ao Estado que a omissão. A informalidade, neste sentido, apesar de não constituir o elemento fundamental para compreender o transporte alternativo de passageiros, constitui um complicador, posto que, desenvolvido de maneira diferenciada das empresas, figura como ilegalidade, fora dos padrões de operação dos serviços e, vale salientar ainda que sua atuação não supera o déficit criado pela histórica priorização do modelo rodoviário de transporte.

Mas, as necessidades de produção, circulação e consumo de bens, serviços e informações em espaços, não raros, descontínuos e incongruentes, requisitam mecanismos que possibilitem aperfeiçoar relações ou otimizar o circuito produção-circulação-consumo. Daí a importância imprescindível da circulação de pessoas enquanto consumidores ou mesmo mão-de-obra e, em áreas tecnicamente menos desenvolvidas, da criação de infraestrutura de transporte coletivo. O que mostra a necessidade de se pensar geograficamente o uso do território pelos autoviários, executores do transporte alternativo, e pelas populações, usuários de transporte coletivo.

4 - Objetivos

4.1 – Objetivo Geral

Analisar o sistema de transporte rodoviário de passageiros entre Belém e Castanhal, demonstrando quantitativa e qualitativamente a precariedade deste sistema e a necessidade de intervenção estatal no mesmo para dar suporte ao desenvolvimento regional.

4.2 – Objetivos Específicos

- Revelar os fatores que, no processo de produção do atual espaço paraense, deram origem ao transporte alternativo.
- Analisar os mecanismos de intervenção estatal e a atuação das agências regulatórias, órgãos administrativos e de controle de tráfego, quanto ao transporte alternativo.
- Demonstrar o transporte alternativo de passageiros como integrante do circuito inferior da economia, portanto, meio complementar de circulação e articulação técnica entre Belém e Castanhal, no decênio 1998-2008.

- Analisar impactos positivos e negativos provenientes da inserção do transporte alternativo de passageiros como uma nova variável na circulação de pessoas entre Castanhal e Belém.

5 - Hipóteses

- As políticas estatais para os sistemas de transportes priorizam o modelo rodoviário em detrimento a outros modais, o que teria gerado visível precariedade no sistema de transportes no Pará, contribuindo para dar origem ao Transporte Alternativo.

- A inserção do TA no Estado do Pará se dá em círculo vicioso, possibilitando cada vez mais a manutenção do monopólio empresarial, uma vez que atenda quantitativamente a demanda pelo serviço.

- O TA surgiu a partir das necessidades de conexão da região (ou regiões) preconizadas pela modernização das cidades que mudou a organização dos fluxos de pessoas entre Belém e Castanhal, entretanto ele se daria no aspecto quantitativo e não em parâmetros qualitativos, como por exemplo, garantia de serviços adequados ao usuário (segurança, higiene e conforto, tarifa condizente com o poder aquisitivo da população, preservação do meio ambiente, do patrimônio arquitetônico e paisagístico e da topologia da região).

6 - Metodologia

Para analisar o modelo de desenvolvimento implementado na mesorregião metropolitana de Belém, no que tange ao setor de transportes rodoviário de passageiros, demonstrando quantitativa e qualitativamente a precariedade deste setor entre as cidades de Belém e Castanhal, para propor a criação de políticas voltadas ao atendimento das necessidades de circulação na região, realizamos pesquisas de caráter quantitativo e qualitativo, inclusive com pesquisa de campo nos municípios atendidos por tal tipo de transporte no estado do Pará, área delimita anteriormente.

Inicialmente observamos sistematicamente o espaço em questão bem como das ações e relações estabelecidas entre os vários agentes envolvidos no transporte público coletivo, com vistas a identificar aspectos da inserção do TA no espaço de circulação entre Belém e Castanhal e analisar a debilidade desse sistema.

Examinamos projetos e documentos públicos do Ministério dos Transportes e do Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte (CONIT), e/ou das associações e

cooperativas de TA, que tratam de informalidade, de infraestrutura de transportes e questões referentes ao espaço amazônico, em especial a mesorregião metropolitana de Belém, com suas características, para compreender quais processos corroboraram na produção do atual espaço paraense para dar origem ao transporte alternativo, a fim de produzir suporte a uma análise objetiva e consistente do problema em estudo e como meio de conhecer os aspectos teóricos e práticos e fazer a crítica do modelo de desenvolvimento da região.

Nossa pesquisa de campo consistiu em entrevistas, utilizando questionários abertos e fechados junto a Agência Estadual de Regulação e Controle de Serviços Públicos do Pará (ARCON), a Associação de Transporte Alternativo de Castanhal (ATAC), o Sindicato de Proprietários e Operadores de Ônibus e Vans (SINPROVAN), e a empresa de ônibus Expresso Modelo Ltda. Em seguida analisamos as informações coletadas de forma a obter respostas aos questionamentos presentes na pesquisa, com a finalidade de traçar o perfil do transporte alternativo e seus usuários e demonstrar as contradições existentes no próprio sistema de provimento do TA enquanto complementar ao transporte formal.

No desenvolvimento da pesquisa é imprescindível, para se alcançar os objetivos traçados, a análise a partir de conceitos e categorias geográficas. Neste sentido apresentamos como fundamentais em nosso estudo a compreensão das redes como “mecanismos técnicos em que não há contiguidade territorial” (CASTRO, GOMES & CORRÊA, 2006), cuja propriedade primeira é a conexidade entre lugares, os quais representam um circuito de nós conectados entre si por arcos, que correspondem aos fluxos de bens, pessoas e informações, e elementos infraestruturais do substrato espacial.

As redes dão sentido ao chamado meio técnico-científico-informacional (MTCI) que corresponde ao conjunto técnico referente à nova organização da civilização mundial com crescente conteúdo de ciência, tecnologia e informação, onde se instalam atividades hegemônicas internacionais que condicionam a instituição de lugares mundiais (SANTOS, 1999), O MTCI somente tem sido alcançado com a modernização dos objetos técnicos e abertura à livre concorrência, o que ocorre precariamente com a rede de transporte na mesorregião metropolitana de Belém.

A malha rodoviária que se construiu no Pará estava voltada para o transporte de cargas e a substituição das ferrovias por rodovias constituiu além do aumento da onerosidade, o domínio do transporte individual sobre o transporte coletivo, no que se refere à circulação de pessoas, gerando um sistema precário, pois, “à medida que as sociedades se formaram e foram integrando um maior número de pessoas e de territórios, a necessidade de locomoção

creceu, em razão dos laços de interdependência social.” (OLIVA & GIANANTI, 1999, p. 130).

O transporte alternativo integra esse sistema precário e é originário dessa precariedade. Por isso, figura na mesorregião metropolitana de Belém, ora como solução, ora como empecilho, devendo ser considerado pela perspectiva de planejamento e gestão do desenvolvimento regional, entendida aqui como um conjunto de ações, processos e estruturas, que intervêm na relação entre indivíduos e grupos com o meio natural, político e social num determinado contexto espaço-temporal capaz de gerar o progresso. O Transporte Alternativo (TA) pode ser caracterizado como a condução de pessoas no âmbito da circulação urbana, interurbana ou interestadual que não estejam em perfeita adequação às normas estabelecidas para a prestação de serviços de transporte, como periodicidade (horários de partida/origem e chegada/destino), rotas pré-estabelecidas, licitação para atuação ou por delegação, contribuição tributária e segurança dos serviços prestados, entre outros. Portanto, informal em se considerando o critério adotado por Sena (COELHO, 2001), que considera como prática de informalidade as atividades econômicas que “se encontram parcial ou totalmente à margem das determinações legais”. Note-se que o fato de aqui o considerarmos informal não significa dizer que não poderá ser ou vir a ser reconhecido e/ou autorizado pelo poder público para atuar.

Neste sentido, as controversas acerca do TA podem ser explicitadas da seguinte maneira: enquanto na visão do empresariado, o transporte alternativo constitui concorrência desleal e irregular, para os operadores pode representar o desenvolvimento de mecanismos de sobrevivência e, para os usuários, a possibilidade de melhoria do sistema de transportes de passageiros, conforme constatado por Ferreira & Orrico (2001), alterando as configurações do espaço urbano e regional, e para o Estado uma solução mesmo que paliativa para o problema da escassez de transportes urbanos.

Estes aspectos nos levam a caracterizar o transporte alternativo como componente do circuito inferior da economia, definido por Santos (2004) como o “polo marginal” da economia, onde figuram atividades realizadas com pouco capital. Estas se adequam às estruturas do mercado e constituem estratégias de populações expropriadas do direito ao emprego ou ao trabalho formal para a apropriação do vetor de modernização e desenvolvimento que é desigual e combinado.

Assim, esta pesquisa busca estudar aspectos relacionados ao TA e aos fluxos socioeconômicos, fundamentando-se necessariamente nestes conceitos e categorias supracitados, e ainda complementarmente nos conceitos de região, ainda que cogitado, e na

perspectiva de crescimento e expansão do mercado de trabalho metropolitano. A escala regional é compreendida como, escala intermediária de análise, “o lugar onde a ação se passa” (SANTOS, 1998). Ressaltando-se, claro, que o significado da noção de região varia muito tanto na escala espacial quanto na temporal.

São estes os autores e conceitos, dentre outros, que nortearão a fundamentação teórica que se pretende aprofundar no decorrer da pesquisa e, principalmente, na produção do trabalho final, estando os mesmos, portanto, passíveis de revisão e reavaliação.

7 - Índice explicativo

No primeiro capítulo, “Circuito inferior da economia, estado e sistema de transporte”, discutimos acerca do circuito inferior da economia no espaço metropolitano de Belém, tendo como veio o transporte alternativo. O objetivo principal deste capítulo é caracterizar o transporte alternativo como componente do circuito inferior da economia, para que possamos impor críticas ao modelo de gestão e desenvolvimento dos transportes na mesorregião metropolitana de Belém analisando processos e ações geradores da atual situação do transporte de passageiros entre Belém e Castanhal.

No segundo capítulo, “Transporte alternativo de passageiros entre Belém e Castanhal: uma complementaridade precária”, será feita uma análise da atual situação do transporte coletivo interurbano entre as cidades de Belém e Castanhal considerando os objetos técnicos existentes e a atuação paralela das empresas de ônibus e do transporte alternativo, com base em dados coletados em campo de pesquisa. Neste capítulo se caracteriza o transporte alternativo como componente do circuito inferior da economia e se discute acerca de vários aspectos relevantes como a informalidade e a atuação do Estado no sentido de provimento e infraestrutura de transportes, entre outros, para compor a crítica ao modelo de desenvolvimento regional e a necessidade de intervenção estatal no sistema de circulação.

No terceiro capítulo, “Transporte alternativo de passageiros: uma nova variável espacial na metrópole”, objetivamos estabelecer uma linha de comparação entre o espaço de circulação da região metropolitana de Belém e as possibilidades de desenvolvimento que são dependentes da circulação. Apresentamos políticas, planos e planejamentos para os transportes, e a inserção do transporte alternativo de passageiros como uma variável a ser considerada na análise do espaço de circulação.

Por fim, apresentamos as nossas considerações acerca da pesquisa no tópico denominado “Para não finalizar” cujo título se escolheu em função das muitas discussões vindouras a respeito do espaço de circulação, das políticas para o transporte e o transporte alternativo.

CAPÍTULO I – CIRCUITO INFERIOR DA ECONOMIA, ESTADO E SISTEMA DE TRANSPORTE

1 - Introdução

O foco deste capítulo é o circuito inferior da economia no espaço metropolitano de Belém, tendo o transporte alternativo e as respectivas políticas de Estado voltadas para o sistema de circulação como principais pontos de análise. O objetivo principal é caracterizar o transporte alternativo como componente do circuito inferior da economia para dar suporte à crítica do modelo de desenvolvimento a partir da análise do sistema de transporte implantado ao longo dos anos na mesorregião metropolitana de Belém. A princípio, traçamos uma observação sobre o processo de crescimento metropolitano; a definição de circuito inferior da economia em relação ao objeto de nossa pesquisa, o sistema de transportes, especialmente o chamado transporte alternativo de passageiros e sua manifestação no espaço metropolitano; a atuação do estado gestor e; por fim, analisamos o espaço de circulação paraense como espaço esquizofrênico.

2 – O crescimento metropolitano

Belém, a Metrópole da Amazônia, concentra a grande maioria das disponibilidades de recursos técnicos, econômicos e culturais da região amazônica, representando inclusive um polo de atração nacional e internacional. Porém, a partir da expansão econômica e política de muitas cidades, como Goiânia e Palmas, nos estados de Goiás e Tocantins, respectivamente, e ainda internamente com a expansão de centros como Santarém, que inclusive propõem a divisão territorial do atual estado do Pará para criação do Estado de Tapajós, a capital paraense vem perdendo a importância que exercia sobre estes centros e sobre regiões próximas a eles

Como qualquer grande cidade na América Latina, Belém apresenta problemas estruturais de difícil solução como altos índices de mendicância, criminalidade e desemprego. O que revela certa decadência da cidade e ocasiona perdas ao nível regional que podem influenciar no número e na qualidade das políticas de transporte públicos.

Enquanto capital do estado, Belém em sua expansão urbana rumo às periferias, se estende em direção às outras cidades, chegando inclusive a se conurbar com algumas delas

como Ananindeua e Marituba, além de crescer incessantemente em direção a Benevides, Santa Izabel do Pará e Castanhal, cidades localizadas à margem da rodovia BR-316.

Tal processo de expansão urbana também ocorreu nas outras cidades supracitadas, aumento populacional, crescimento econômico e urbano, entre outros. No entanto, o mesmo não foi acompanhado por um processo de modernização das vias de transportes nem pela formação de mercado de trabalho em Belém e nessas cidades circunvizinhas, gerando cada vez mais problemas urbanos de subemprego e informalização dos serviços, interagindo ou mesmo fortalecendo as relações típicas do circuito inferior da economia no âmbito da metrópole. Vejamos, a este respeito o crescimento de Castanhal, que constitui uma das pontas do circuito que nos propomos a examinar, rumo à Belém, a outra ponta do circuito:

Castanhal teve origem no ano de 1904, a partir da Estrada de Ferro Belém-Bragança, com o povoamento do local às margens do rio Apeú servia para abastecimento e parada dos viajantes, primeiro daqueles que chegavam como mão-de-obra para a construção da ferrovia, posteriormente aos da extração de borracha e a construção das rodovias.

A partir da década de 1950, o município de Castanhal passou por um processo de crescimento e desenvolvimento econômico mais acelerado com a abertura de duas importantes rodovias: a BR-316 (Pará-Maranhão) que liga o estado do Pará aos estados da Região Nordeste do Brasil; e a BR-010 (Belém-Brasília) que liga o estado ao Centro-Oeste, Sudeste e Sul do país; ambas construídas no intuito governamental de integrar a região amazônica as demais regiões nacionais. Com a abertura destes eixos rodoviários capazes de dar circulação a mercadorias e serviços, a região de Castanhal alcançou maior fluidez e ênfase nos setores industrial, agropecuário e de serviços.

O município de Castanhal, que se encontra às margens da rodovia BR-316, a altura do km 66, onde há convergência¹ com a BR-010, passou a desfrutar de papel privilegiado polarizando e absorvendo grande parcela da produção dos municípios circunvizinhos, tornando-se um entreposto comercial e de serviços entre Belém e outras localidades, além de concentrar investimentos na indústria e nos serviços para atendimento de diversas mesorregiões paraenses como a Nordeste do Pará e a Sudeste do Pará, além da Metropolitana de Belém e, ainda, constituir-se como mercado consumidor de diversos produtos. Assim, em seu comércio local circulam produtos agrícolas como a farinha, a goma, os grãos, o tucupi, o suco de frutas, cerâmica, produtos da pecuária e os industrializados como massas,

¹ As rodovias federais BR-316 e BR-010 convergem do km 0 partindo de Belém ao km 102 em Santa Maria do Pará. Castanhal está interposta no km 66 deste perímetro.

condimentos, artigos de metalurgia, entre outros, sejam provenientes da sua própria produção local ou de municípios vizinhos.

Esta situação geográfica de Castanhal vem contribuindo para o desenvolvimento e para o investimento no campo e na rede urbana por parte do governo local, que tem promovido saneamento, pavimentação e estruturação de ambientes públicos urbanos (ruas, praças, hospitais, escolas, entre outros), e assistência técnica a produtores rurais, produtores industriais e de serviços, através das Secretarias Municipais e de associações.

Castanhal conta hoje com diversas movelarias produzindo para os mercados local, regional e nacional além de uma rede de média complexidade dos serviços incluindo bancos, escolas, universidades, lojas, hospitais, transportes e informações.

Na agricultura, segundo a secretaria municipal de Castanhal, investe-se em pequenos produtores reciclando seus conhecimentos, através de cursos de capacitação incentivados e/ou promovidos pelo governo municipal as comunidades. Os avanços no setor agrícola se dão através de mecanização agrícola, compostagem, manejo e aplicação de defensivos agrícolas, oleiculturas, processamento de frutas, curtimento de peles exóticas, piscicultura, manejo e conservação do solo. Portanto, investimento no desenvolvimento da agricultura local garante melhor produção e aumenta a rentabilidade destes produtores.

Uma iniciativa do poder público municipal que vem dando certo é a agricultura urbana, direcionada as pessoas desempregadas, consistindo em atividades voltadas para hortas coletivas de cunho associativo nos bairros. A produção se baseia na plantação de hortaliças folhosas como couve, alface, repolho entre outros, para abastecimento do mercado local. Aliás, acerca da comercialização, é importante frisar que uma parcela significativa da produção agrícola vendida nas feiras locais é comercializada pelos próprios produtores, o que lhes garante uma maior integração com outras comunidades e conseqüentemente uma maior rentabilidade, uma vez que não dependem de atravessadores.

A pecuária é outra linha de desenvolvimento econômico no município com a criação de gado voltada para o abate e para a produção de laticínios. A parcela de participação castanhalense neste ramo consiste principalmente na rede de frigoríficos de abatimento e resfriamento que fazem do município o grande polo de beneficiamento de carnes e derivados da pecuária de todo o estado do Pará, como o couro, por exemplo, apesar do município não possuir grandes rebanhos em comparação com municípios do sudeste paraense. Castanhal conta hoje com quatro grandes frigoríficos, com capacidade de abatimento diário de 3.000 cabeças de gado, dentre eles o MAFRINORTE, que concentra o abate bovino de cidades produtoras como Paragominas e Conceição do Araguaia entre outras, e conta ainda com

curtumes para produção de peles e artefatos derivados, segundo dados da prefeitura municipal de Castanhal. Crescem, conseqüentemente, as indústrias de laticínios, como a Flamboyant, e, em escala industrial ou não, a venda de leite para o mercado local e também para os mercados regional e externo.

Mas, a indústria castanhalense não está vinculada exclusivamente aos bens agropecuários, existem fábricas diversas voltadas à produção de sapatos, caixas térmicas de isopor, plásticos, indústria têxtil, artefatos para a construção civil e até uma das grandes perspectivas para o setor industrial na atualidade, a indústria de reciclagem de materiais plásticos.

Além do desenvolvimento industrial, Castanhal representa elevado atrativo a investimentos e empreendimentos, por conta de sua proximidade com Belém e da oferta de infraestrutura de energia elétrica, entre outras, bem como de grandes perspectivas de desenvolvimento econômico e de melhoria na qualidade de vida da população. Assim, constitui, também, polo atrativo de migrantes das mais diversas partes do Estado, o que paradoxalmente agrava os problemas urbanos comuns das cidades brasileiras, como criminalidade e favelização.

Mas, por suas potencialidades, Castanhal desfruta do *status* de principal cidade ou cidade polo da região de integração do rio Guamá ou somente “região do Guamá”, *status* este atribuído pelo governo do estado do Pará dentro de uma perspectiva de gestão estratégica das regiões, para expressar a importância do município de Castanhal para o desenvolvimento regional. De acordo com a Secretaria de Estado de Integração Regional – SEIR, a região polarizada por Castanhal possui, ainda, potencialidades para produção e exploração de pesca; fruticultura do abacaxi, banana, cupuaçu, laranja, mamão e maracujá; culturas da mandioca, fibras e feijão-caupi; turismo; leite e derivados; cultivo florestal; indústria e cerâmica.

O desenvolvimento da região amazônica, considere-se o município de Castanhal imerso neste contexto, se deu de forma exógena principalmente a partir de projetos implementados pelo Governo Federal desde a década de 1960, que cessaram mais tarde por conta de crises estatais e enormes gastos com os programas de integração e desenvolvimento do Brasil. Assim, os vetores de desenvolvimento passaram para um patamar mais endógeno com a criação de possibilidades locais. Porém, tais possibilidades são geralmente precárias fazendo com que as cidades se desenvolvam também de maneira precária.

Castanhal, como qualquer outro centro urbano, sofre com os problemas da criminalidade, do desemprego, da poluição tanto doméstica quanto industrial, falta de habitação, entre outros, que não nos propusemos a esmiuçar em demasia neste trabalho, mas que são indispensáveis ao

entendimento do desenvolvimento da cidade e do padrão de vida de sua população. Estes aspectos muitas vezes são desconsiderados pelos gestores públicos, agrupando poucas políticas públicas que visem a solucioná-los, por não estarem dentro do rol de interesses dos grandes proprietários do capital, dos meios de produção e das informações.

A "Cidade Modelo", como é conhecida a cidade de Castanhal, não está imune aos problemas urbanos encontrados nas outras cidades do estado do Pará ou mesmo do Brasil, entretanto, na concepção de seu povo se manifestam regionalismo e supervalorização da imagem da cidade, talvez por força da expressão das mídias e da criação de um sentimento de pertencimento evidenciados através de *slogans* como “Castanhal é o meu lugar” ou “Castanhal: Cidade Modelo do Pará”, veiculados quotidianamente nas emissoras de rádio e televisão, e nas publicidades visuais.

O povo, seja natural ou imigrante, sente orgulho de ser castanhalense por observar uma cidade limpa, com saneamento regularmente eficiente e também uma cidade onde os avanços do comércio, dos serviços e do acesso à saúde e educação, são visivelmente mais fáceis e rápidos, pelo seu próprio crescimento e pela proximidade com a capital do estado, Belém, do que noutras cidades paraenses de grande importância política, territorial e econômica, como Santarém ou Tucuruí. Mas, o processo de urbanização e industrialização que se traduz em melhorias da qualidade de vida da população alcança somente as parcelas mais abastadas da sociedade e, por outro lado, tem expropriado paulatinamente milhares de moradores através da favelização, para locais mais distantes do centro urbano e marginalização de indivíduos que não conseguem se estabelecer economicamente e socialmente, bem como degradando o meio ambiente - caso dos rios Apeú e Castanhal que se encontram bastantes poluídos por dejetos domiciliares e rejeitos industriais – e ainda tem-se ampliado os problemas de segurança pública.

Há que se questionar, portanto acerca do modelo de desenvolvimento da “cidade modelo do Pará”. E, neste sentido, é importante uma participação política mais acentuada da população e dos movimentos sociais na construção do espaço geográfico castanhalense de maneira a atuar positivamente para o desenvolvimento também humano e não apenas econômico seu e da região onde está situada, já que polariza vários municípios paraenses e voga um governo pautado nos ideais de planejamento participativo.

A despeito do ideal de planejamento participativo, no município de Castanhal recentemente, dezembro de 2009, um fato interessante sobre os transportes, ou melhor, o trânsito intraurbano merece nossa atenção: enquanto grandes cidades brasileiras criam sistemas de rodízio de automóveis, através das placas de registro dos mesmos, visando a uma diminuição dos grandes congestionamentos, da poluição e conseqüente amenização das médias térmicas diárias na zona

urbana, por terem alcançado um número exorbitante de veículos em circulação simultânea; Castanhal, na contra mão do desenvolvimento, alterou o planejamento do trânsito no centro comercial da cidade de maneira bastante contraditória.

A medida implementada pela Secretaria Municipal de Trânsito (SEMUTRAN) constitui-se da alteração do modo de circulação nas vias do centro da cidade em várias ruas e avenidas que eram antes de mão dupla, hoje possuem somente um sentido. Ora, é sabido que circulação em sentido único somente tem propósito para grandes extensões, como o modelo *freeway*, possibilitando acesso rápido e sem grandes interrupções às longas distâncias, mesmo que estas sejam intraurbanas; ou para vias estreitas onde não seja possível circulação em mão dupla. O que não é o caso de Castanhal, onde todas as vias são razoavelmente largas, comportando, portanto, sentido duplo e, não ocorrem grandes distâncias no centro da cidade onde foram feitas as modificações. Na verdade, o centro comercial está constituído de um retângulo formado de leste a oeste pelas ruas “Irmã Adelaide” e rua “1º de maio”, e de norte a sul pelas ruas “Comandante Assis” e “Senador Antônio Lemos”, respectivamente, com área inferior a 5 km², conforme figura 01, dificultando a mobilidade da população castanhalense e as expectativas de preservação do meio ambiente. Vejamos a planta de circulação do centro comercial de Castanhal.

FIGURA 01 – Planta do centro comercial de Castanhal



Fonte: Produzido em pesquisa de campo

Para cada 01 km (um quilômetro) que os motoristas precisavam circular anteriormente, agora com as modificações, precisam circular 03 km (três quilômetros) ou mais, em função de duplicidade de vias sequenciais com mesmo sentido e direção, aumentando em até 200% a emissão de gases poluentes como CO₂ (dióxido de carbono) e CH₄ (metano) proveniente de queima de combustíveis fósseis, entre outros, que contribuem para o aquecimento global. Isto diminuirá a qualidade do ar, aumentará as temperaturas médias diárias, e conseqüentemente, os problemas de saúde da população castanhalense, como as bronquites. Vale lembrar que aumentando as doenças aumenta também a demanda por atendimento nos hospitais ampliando os gastos com saúde pública, além da necessidade constante de manutenção das vias públicas em decorrência do uso cada vez mais intenso e da aglomeração constante de veículos, sem falar na fuligem que ocasionará diversas perdas e custos a lojistas e residentes da área central de Castanhal.

Como as vias são de sentido único, os condutores, em tentativa de diminuir o tempo de circulação e procura de estacionamento, tendem a congestionar a Avenida Barão do Rio Branco, e a rodovia BR-316, únicas vias Leste-Oeste com sentido duplo de circulação no centro comercial da cidade.

No mais, o sentido estabelecido para as vias é completamente ineficaz: ao invés de estabelecer sentidos alternados para as ruas estabeleceu mesmo sentido para ruas paralelas sequenciais. Por exemplo: a Rua Senador Antônio Lemos tem sentido Oeste-Leste, logo a próxima rua paralela a ela, Paes de Carvalho, excetuando-se a Avenida Barão do Rio Branco que tem sentido duplo, deveria ter o sentido inverso, Leste-Oeste, mas possui o mesmo sentido, oeste leste. O que obriga os motoristas a darem voltas e mais voltas no centro da cidade aumentando em percentual diretamente proporcional ao da emissão dos gases nocivos já citados, o tempo que cada carro passa em funcionamento, elevado o consumo de combustível, ocupando as vias e, conseqüentemente, Castanhal que nunca havia enfrentado congestionamentos hoje demonstra sinais reais de colapso.

Apesar dos aspectos intraurbanos do trânsito de Castanhal não fazerem parte do rol principal de nossa análise, observar estas mudanças se faz necessário, pois estes problemas atingem também as populações das cidades vizinhas que têm esta cidade como polo na, hoje, Região de Integração do Rio Guamá, como Inhangapi, Santa Maria do Pará, São Miguel do Guamá, Igarapé-Açú, Marapanim, Curuçá, entre outros.

Em comparação, sempre se defendeu a tese de que o trânsito de Belém é um “nó” por apresentar uma única saída, a BR-316, através do complexo entroncamento, constituindo um gargalo difícil de ser superado por vários motivos políticos, técnicos e econômicos. As medidas

implementadas no trânsito de Castanhal colocam esta cidade na mesma direção; criando “nós” ou obstáculos difíceis de serem desfeitos. E não somente para sair ou entrar na cidade, mas também para consumir a cidade. Por exemplo, hoje, com as modificações do trânsito, todo cidadão castanhalense que deseje fazer compras nas grandes redes disponíveis na cidade (Yamada e Líder), passará obrigatoriamente pela rodovia BR-316, onde já circula toda a frota de veículos interurbana da demanda estadual entre a capital e o interior, e da demanda interestadual, pois as vias exclusivamente urbanas não permitem mais a circulação no sentido para os supermercados, mas somente dos supermercados para o centro da cidade. Ora, na rodovia BR-316 transitam grandes veículos pesados e a circulação intensa se tornou mais problemática, com o acréscimo da demanda interna do município de Castanhal.

O impressionante é que houve “planejamento participativo” e que as medidas modificativas “demandaram da coletividade”. Mas, é preciso repensar esta concepção de participação social, uma vez que a mesma ocorre quase que exclusivamente no discurso, pois, na prática as assembleias populares servem somente para legitimar as propostas criadas pelo poder público e levadas à apreciação na forma de “bandeiras” a serem defendidas, não permitindo, por exemplo, que propostas emanem dos cidadãos, pois, que cidadão teria condições de, em poucas horas (durante as assembleias) produzir uma proposta mais contundente que aquelas equivocadas, porém apresentadas pelos técnicos da Administração Pública e formuladas provavelmente após diversas análises por “pessoal qualificado”? Creio que nem o mais humilde, nem o mais ilustre cidadão. Não podemos afirmar que não houve planejamento, pois inclusive ocorreram tais assembleias populares, porém, sinto informar que nestas as “bandeiras” já estavam prontas. O que nos leva a apontar certa incompetência ou leviandade dos planejadores em não prever ou considerar questões de mobilidade da população, fluidez do espaço e principalmente aspectos relativos ao meio ambiente.

A modificação da circulação urbana no centro de Castanhal, apesar de teoricamente tornar o trânsito funcional, com todos os veículos trafegando na mesma direção e sentido, é nitidamente imprópria, provocando transtornos imensos à população não só de Castanhal, mas também de outras cidades, uma vez que dificulta a circulação pela BR-316.

Ao invés de estabelecer tais modificações, o poder público em Castanhal deveria antes viabilizar o uso das ruas para pedestres e para ciclistas que constituem um elevado percentual da circulação no centro da cidade e transitam por entre os carros, inclusive em movimentos pendulares para as áreas mais afastadas como os bairros de Jaderlândia e Santa Catarina. Este sim é um problema que merece mais atenção, já que solucionar os entraves de circulação

possibilitariam melhorias não somente para a expansão capitalista, mas também e principalmente para a população local.

As tentativas de adequação do espaço urbano às perspectivas capitalistas de exploração da região amazônica como um todo, provocaram o crescimento das cidades de forma desigual, ampliando as características de subdesenvolvimento as quais tais cidades estão condicionadas. A mudança no trânsito de Castanhal demonstra, nessas tentativas, a incapacidade de adequação do espaço urbano de maneira a produzir uma maior mobilidade da produção, da circulação e do consumo, principalmente por conta da infraestrutura precária nos diversos setores da economia, como transportes e telecomunicações. Neste sentido, amplia-se circuito inferior da economia nestes espaços urbanos, chegando a representar grande parte das atividades de comércio e serviços. Vejamos como podemos observar o sistema de transporte metropolitano entre Belém e Castanhal dentro desta perspectiva de análise.

3 – O transporte alternativo e o circuito inferior da economia na metrópole

Na dinâmica da economia urbana dos países subdesenvolvidos podemos identificar dois circuitos ou formas pelas quais o sistema capitalista se adequa aos espaços de consumo das diversas camadas da população, estabelecendo relação complementar entre a economia do grande capitalista e a economia do pequeno investidor local. Uma relação entre a concepção de exploração dos espaços enquanto bem de uso e enquanto bem de capital. Segundo Santos (2004) o espaço está dividido em “circuito inferior e circuito superior da economia”. Estes dois circuitos se agrupam de maneira complementar na economia urbana e, são típicos dos países subdesenvolvidos.

O circuito superior da economia ocorre, por exemplo, nas metrópoles brasileiras através de redes técnicas de conteúdo intensivo de finanças, ciência e comunicação. Estes vetores de modernização típicos da globalização se articulam e articulam o território especialmente para o grande capital de maneira que se tornam determinantes para a remodelagem e produção do espaço. Porém, concomitante às atividades superiores, velozes, ocorre o adensamento das atividades inferiores, lentas. As camadas populares menos abastadas se inserem de maneira precária na economia com base na permeabilidade do sistema capitalista para as mais diversas formas de exploração e consumo, principalmente nos países subdesenvolvidos.

Neste sentido é que, segundo Milton Santos (2004), nas dinâmicas de produção, circulação e consumo urbanos nos países subdesenvolvidos podemos visualizar um espaço

dividido e combinado, com a presença dos dois grandes circuitos: um circuito superior e um circuito inferior. Tal abordagem considera o conjunto de atividades realizadas em um certo contexto econômico, social, temporal e espacial, e o setor da população que a ele está ligado ou relacionado, essencialmente pela atividade de produção ou pelo consumo. Estas atividades não ocorrem, entretanto, de maneira isolada. As atividades dos dois circuitos estabelecem interconexões entre si. Em outras palavras, as parcelas da população que essencialmente consomem e atuam em um dos circuitos, relacionam-se e, também atuam e consomem no outro circuito, porém com menor intensidade. Ou seja, a população que atua essencialmente no CIE se relaciona e consome no CSE, porém com menor intensidade.

Os circuitos da economia urbana se retroalimentam com base no uso intensivo de tecnologia, na forma de organização das atividades econômicas, nas formas de trabalho que se configuram como emprego ou autonomia, no nível de custos e de lucratividade, na ajuda governamental e dependência econômica externa, entre outros, elementos necessários à realização das atividades. Em outras palavras, circuito superior da economia (CSE) e circuito inferior da economia (CIE) se diferenciam basicamente em tecnologia e forma de organização.

O circuito superior é constituído por atividades da economia urbana baseadas em tecnologia incorporada com capital intensivo, emprego reduzido, sistema organizacional burocratizado, alta qualidade de produtos e serviços, preços geralmente fixos, relações de impessoalidade com a clientela e atividades voltadas para o exterior, entre outras. Ressaltando-se que esta definição não é rígida, podendo ocorrer de determinado conjunto de atividades, apesar de parecerem estruturadas como circuito superior, servirem de suporte à manutenção e ampliação do circuito inferior, e vice-versa, como, por exemplo, a compra de veículos de pequeno porte para operar individualmente no transporte clandestino de passageiros alimenta, ao mesmo tempo, o trabalho informal, o circuito inferior, e o trabalho formal das grandes empresas automobilísticas com sua economia globalizada e nitidamente constituinte do circuito superior da economia.

O circuito inferior (CIE), por sua vez, é constituído por atividades da economia urbana que estão baseadas em trabalho intensivo, organização primitiva, capitais reduzidos, preços submetidos à discussão entre vendedor e comprador (*haggling*), relações de clientela personalizadas e dependência direta do exterior inexpressiva. O consumo das atividades do circuito inferior é predominantemente encontrado nas classes menos abastadas, o que não significa dizer que as classes médias e até altas não se liguem direta ou indiretamente a essas atividades, tanto em consumo como em operacionalização. Desta forma, defendemos que o

Circuito Inferior, no caso dos transportes, não se caracteriza pela precariedade, mas sim pela função de complementaridade econômica que exerce para o funcionamento e expansão dos processos desencadeados pelo circuito superior.

Nesta pesquisa o foco é o circuito inferior da economia, dando ênfase ao sistema de transporte público de passageiros na região metropolitana de Belém, em especial ao transporte alternativo (TA) como componente deste circuito. O circuito inferior da economia encontra os elementos de sua articulação na cidade ou na região e, em nosso caso, na metrópole, ficando, deste feita, o circuito superior, que geralmente se articula fora da cidade – numa escala global, em discussão somente como suporte ao entendimento das análises que faremos. Façamos então o exame de algumas das características do circuito inferior no que se refere ao espaço metropolitano e, em especial, ao sistema de transportes.

- a) trabalho intensivo – o trabalho intensivo apesar de não ocorrer no transporte alternativo nos moldes delimitados por Milton Santos (com elevados número de empregos precários, de baixa renda e instabilidade), ocorre de maneira oposta ao intensivo tecnológico que caracterizava a descrição miltoniana, podendo portanto ser classificado como intensivo apesar do uso de pouca mão-de-obra, uma vez que demanda elevado número de horas de trabalho dos autoviários.
- b) organização primitiva – não há organização burocratizada aos moldes empresariais com padrão e empregado definidora de um modelo classista de organização, por isso, consideramos equivocada a denominação de sindicato, ou ainda, não há sistema contábil e de fiscalização das rendas *in loco* para cada veículo credenciado, haja vista que rotas e paradas são livres ou variáveis em decorrência de maior ou menor demanda por transportes.
- c) capitais reduzidos – não ocorrem grandes investimentos em frotas de veículos, mas somente o crédito pessoal e os relativos à associações onde cada associado se responsabiliza tanto pelo pagamento e quitação das obrigações relativas ao veículo utilizado como a manutenção dos mesmos. Não ocorre, por exemplo, terceirização de atividades correlatas, pois cada associado tem autonomia ou obrigação para executar reparos ou financiamentos próprios, desde que cumpra as exigências básicas das associações.
- d) preços submetidos à discussão entre vendedor e comprador (*haggling*) – no transporte alternativo, apesar do tabelamento de preços de passagens, é comum a negociação entre o operador do transporte e o usuário tornando a negociação

pessoal, como se chama comumente a pechincha de preços e até de serviços extras prestados pelos operadores como forma de cativar a clientela ou mesmo de alcançar uma demanda de serviços mais específicos.

- e) relações de clientela personalizadas – no transporte alternativo ocorrem relações de pessoalidade com parte da clientela, chegando o operador a executar o transporte pontual, porta a porta, indo à residência ou ao local trabalho dos usuários para transportá-los com horários marcados, entrega de bagagens e outras comodidades.
- f) dependência direta do exterior inexpressiva ou inexistente – o transporte alternativo, visto como componente do circuito inferior, está estreitamente ligado às demandas internas da cidade, em nosso caso, das demandas urbanas da metrópole, cujas transformações são graduais, como por exemplo as necessidades de conexão entre bairros ou cidades metropolitanas em função da inserção de novas amenidades em áreas de pouca visibilidade à exploração econômica urbana em um dado momento, não havendo ligação direta com demandas do mercado internacional.

O transporte alternativo de passageiros constitui uma realidade nos diversos espaços metropolitanos brasileiros, metrópoles como Recife, Salvador, São Paulo e Belém apresentam manifestações de tais práticas, imersas no cotidiano das mesmas. As kombis, *vans* e micro-ônibus tornaram-se tão comuns no transporte de passageiros das grandes cidades que funcionam como complementares à dinâmica da circulação urbana, atendendo espaços desprovidos de transporte convencional e também atuando em rotas de grande demanda por circulação. O uso desta modalidade de transporte se processa em primeiro lugar pela escassez de transporte público em quantidade e posteriormente em qualidade apazível aos usuários.

O transporte alternativo não se caracteriza, entretanto, como um elemento do desenvolvimento urbano moderno e sim como um efeito colateral do crescimento e da modernização precários ocorridos nas regiões metropolitanas brasileiras no final do século XX, podendo ser caracterizado como componente do circuito inferior da economia. A modernização deficitária das cidades produziu espaços heterogêneos, alguns ligados ao consumo de alto padrão contracenando com espaços de pobreza e risco social, consumo de bens e serviços de baixa qualidade, ou mesmo incapacidade de consumo.

Os transportes metropolitanos não foram definidos por Santos (2004) como integrantes do circuito superior ou do circuito inferior em sua forma de prestação de serviços. Como não poderíamos defini-los sem considerar diversas variáveis, *a priori*, podemos dizer que no

espaço metropolitano, onde atuam dois tipos principais de transporte público, os formais e os informais, estes últimos são elementos concretos da propagação do circuito inferior por sua característica de baixa burocratização e a necessidade de investimento de capital razoavelmente pequeno. Assim, os formais constituem-se como circuito superior, por se fundamentarem em articulação com grandes investimentos de capitais e definição empresarial burocratizada, apesar dos dois sistemas atuarem com práticas similares e, no caso de Belém, apresentarem deficiências comuns, como má conservação dos veículos e incapacidade de atendimento do cidadão com a qualidade esperada.

Os transportes formais ou convencionais, geralmente estão associados a grandes linhas de crédito e se articulam a partir de empresas ou consórcios nacionais ou internacionais cujos capitais são investidos para a exploração dos serviços de transportes das grandes cidades. As empresas formais de transportes não constituem investimentos individuais e possuem sua organização burocratizada ao mesmo tempo em que predominam as relações de impessoalidade com a clientela. Diferentemente, os informais ou alternativos, em sua grande maioria, representam empreendimentos individuais de pessoas seja com recursos próprios, seja com recursos de linhas de crédito disponíveis para pequenos investimentos e ainda, não havendo um processo organizacional burocratizado predominam relações de pessoalidade, como, por exemplo, o fato de alguns autoviários executarem o transporte porta a porta, em busca da clientela, como já citado.

Um ponto de conexão existente entre a perspectiva de desenvolvimento econômico das grandes empresas, com uso intenso de capital e tecnologia nos permite caracterizar as grandes empresas de ônibus como circuito superior e, o transporte alternativo assim como outras atividades executadas com baixo nível de capital e as mais diversas formas de participação e criatividade conflitantes com grandes empresas e macroeconomia, como circuito inferior, pois torna possível o consumo dos produtos e serviços com pouco capital e baixo poder aquisitivo.

Assim, o transporte alternativo pode ser definido como a prestação informal de serviços de transporte, feita por individuais, através de veículos de pequeno porte (VPP), como *vans*, Kombi e micro-ônibus, motocicletas e até bicicletas. No Estado do Pará o serviço alternativo de transporte é definido pela Resolução nº 05/99 da ARCON como “transporte rodoviário intermunicipal de passageiros de médio percurso, aquele realizado em caráter opcional e diferenciado em deslocamentos intermunicipais com extensão de até 250 km e, em veículos do tipo micro-ônibus, com capacidade para até 20 passageiros”. Por sua vez, transporte convencional é o “serviço de transporte rodoviário prestado atualmente pelas

empresas operadoras de transporte rodoviário intermunicipal, através de ônibus, com capacidade acima de 21 (vinte e um) passageiros, dotado de poltronas reclináveis” (Res. ARCON 05/99).

Percebe-se que a Resolução da ARCON direciona sua definição de transporte alternativo principalmente para o formato VPP do veículo utilizado e não para as características específicas deste sistema como o caráter de individualidade do proprietário e ou de informalidade dos serviços prestados, ou ainda a atuação deste tipo de transporte em regiões intraurbanas com distâncias pequenas, médias e longas, com destaque às áreas de difícil acesso (por se constituírem em pontos de pouca infraestrutura ou baixa lucratividade, ou pontos de elevados índices de criminalidade).

A este respeito, a mesorregião metropolitana de Belém apresenta diversos problemas de circulação, desde vias com condições precárias de trafegabilidade até áreas não atendidas pelo transporte formal por serem áreas de difícil acesso, como o bairro do Icuí em Ananindeua, por exemplo, cujo atendimento do transporte formal se restringe a determinados pontos, sendo necessárias grandes caminhadas da população para os pontos de ônibus ou uso de transporte por VPP. Ao mesmo tempo, Belém apresenta áreas de saturação do sistema de circulação onde diversas linhas atuam ao mesmo tempo como, por exemplo, a Avenida Almirante Barroso, por ser o principal corredor de acesso ao centro da capital paraense.

O transporte informal, apesar de ser rodoviário é negligenciado nos planos de desenvolvimento metropolitano de Belém, assim como se negligenciou a possibilidade de aplicação de outros modais. Não há perspectiva de regulamentação e parece inviável coibir a atuação do TA, uma vez que os informais não atuam de maneira concorrente dentro do sistema e sim de forma complementar, como no enunciado de um operador de *van*:

“[...] hoje o transporte urbano e interurbano só melhorou por que as *vans* entraram. Se não fosse isso, o passageiro ainda era refém das empresas... Além de pagar caro, andava em ônibus lotado, tinha que andar a pé pra chegar em casa então ou no trabalho... porque o ônibus [as empresas] não cobria todas as rotas...” (informação verbal)².

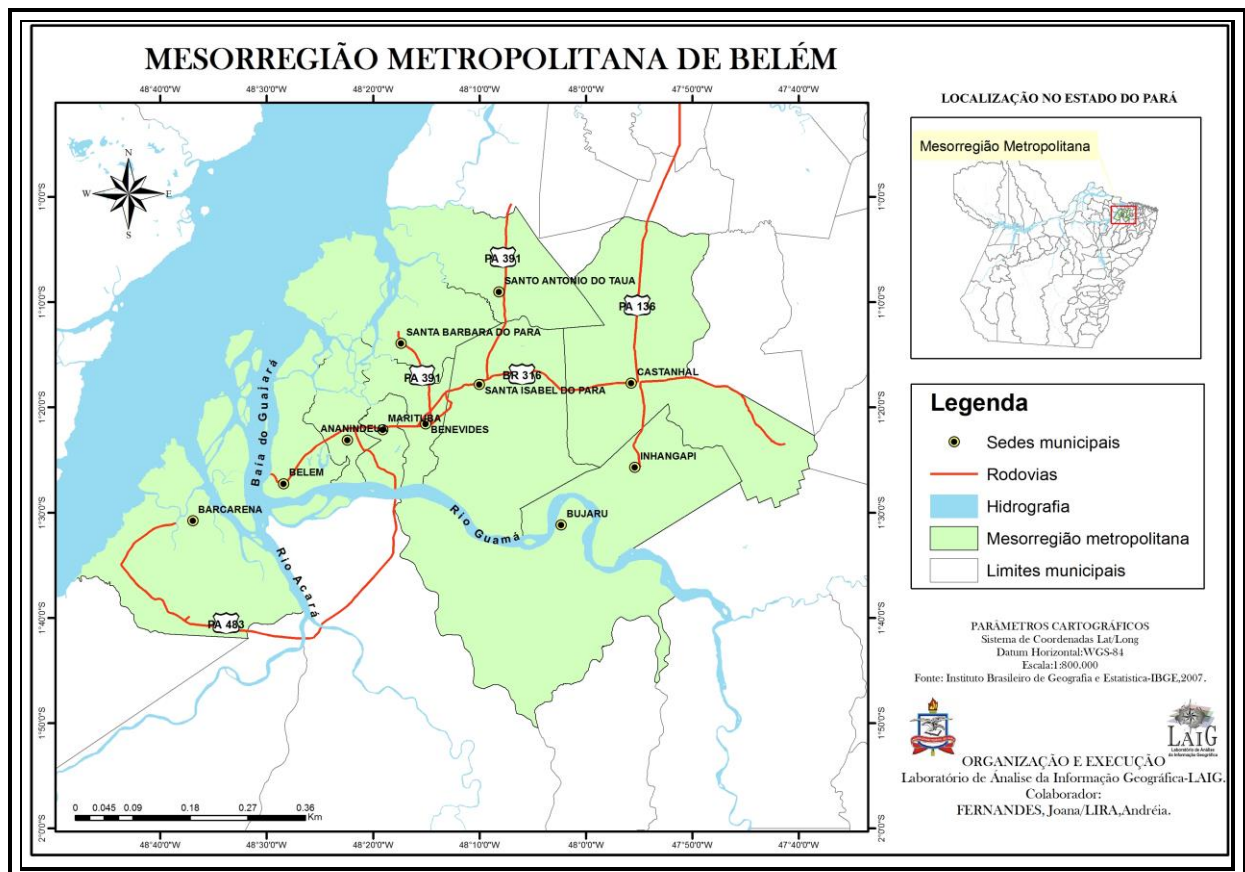
Em nível regional, na década de 1990, o governo estadual propõe uma reestruturação das estradas no Pará, quando ocorre, a duplicação de rodovia BR-316, no trecho entre Belém e Castanhal, que visava principalmente alargar a possibilidade de circulação entre as duas cidades, uma vez que a grande concentração de fluxo de veículos está neste perímetro. Este

² Informação oral obtida durante a pesquisa de campo em entrevista com operador de transporte alternativo.

objetivo traduz uma preocupação com o transporte de mercadorias e a circulação de veículos particulares.

Mesmo com a duplicação de cerca de 50 km de rodovia, a prospecção de atendimento infraestrutural se mostrou insuficiente frente à grande quantidade de veículos que acessam este perímetro diariamente, cerca de 6.000 (seis mil) veículos por hora, segundo a Polícia Rodoviária Federal (PRF) e a Companhia de Trânsito de Belém (CTBEL). Número, este que pode até triplicar em feriados e ou alta temporada, quando o belenense se dirige ao litoral atlântico, principalmente rumo às praias de Crispim, na cidade de Marudá; Ajuruteua, em Bragança e Atalaia em Salinópolis, pois a única rota terrestre de acesso a estes pontos turísticos é a BR-316.

MAPA 01 – Mesorregião Metropolitana de Belém



Fonte: Elaborado pelo LAIG/UFPA

A duplicação da BR-316, de Belém até Castanhal, na década de 1990, constitui avanço infraestrutural para a circulação rodoviária no Pará, porém, não constitui democratização do transporte público nem tampouco proporcionou a qualidade esperada de maior conforto e velocidade na conexão entre a mesorregião metropolitana e outras sub-regiões do Estado.

Pois, as empresas que já atuavam anteriormente nessas rotas, permaneceram com concessões exclusivas, e pouco investiram para ampliação e melhoria da frota, como veremos no capítulo 2. Além disso, não houve duplicação da mesma rodovia até o trevo de conexão com a BR-010, em Santa Maria do Pará, a 42 km de Castanhal, por onde emana parte considerável da circulação rodoviária estadual e interestadual que passa por esta cidade rumo à Belém. Aliás, a rodovia que passou por reforma e duplicação já apresenta vários trechos em péssimas condições de circulação atribuídas à integridade do tráfego, com buracos, remendos mal executados, sinalização precária ou inexistente e poucos pontos de fiscalização rodoviária. Estes elementos são inclusive apontados como os maiores empecilhos ao conforto e rapidez dos transportes, tanto pelos operadores de *vans* associados, quanto pelos autointitulados “clandestinos” e também pelas empresas de ônibus convencional.

Outro problema relevante é a insegurança nos transportes públicos. Os usuários estão sempre sujeitos a acidentes e assaltos, principalmente neste perímetro, que, a nosso ver, representam problemas estruturais da sociedade em geral, mas que aparecem com mais frequência em locais e horários cujos cuidados e prevenções são menores. Mas, tais infortúnios são vistos pelos operadores de transporte como um problema não do transporte, mas da segurança pública apenas.

Uma grande parcela da população que consome o transporte é obrigada a utilizar o transporte alternativo por não ser alcançada pelo transporte convencional, da mesma forma que, boa parte dessa população realmente prefere utilizar o alternativo em função de maiores comodidades ou acessibilidade ou ainda no que se refere à pessoalidade dos serviços prestados, como veremos no capítulo 2. O que teoricamente vai de encontro aos objetivos do grande sistema de circulação, porém possibilita que este grande sistema se mantenha como dominante. Pois, o circuito inferior dá suporte à expansão do circuito superior, no momento em que possibilita às populações residentes em áreas mais afastadas das áreas centrais das cidades, se locomoverem até os pontos de amenidades, modernização e consumo.

Diante de tal situação, o Estado produz políticas de transporte que pouco ou nada alteram a situação acima descrita.

4 – Estado e agências regulatórias do transporte

O transporte interurbano de passageiros é de competência do estado federado, conforme a Constituição Estadual em vigor (Art. 236). Cabe-lhe, portanto, legislar e deliberar acerca das ações que visem à melhoria dos serviços de transportes públicos, e também mediar

os conflitos surgidos a partir da perspectiva de exploração de tais serviços. Porém há uma incapacidade do poder estatal em gerir e executar ações neste setor, fazendo com que se opte por promover concessões a empresas particulares. Assim, no Pará, a execução dos serviços de transportes de passageiros foi entregue à iniciativa privada mediante concessão ou permissão a empresas de ônibus. Estas empresas controlam o mercado regional de transportes desde a abertura dos grandes eixos rodoviários na região amazônica, ocorrida a partir da década de 1950.

Tal controle, entretanto, gerou a não democratização do acesso, pois sendo as únicas operadoras dos serviços, impunham ao usuários altos preços e condições de precariedade, já que para as empresas, isso significa menor custo, maior benefício em termos de lucratividade, enquanto para os passageiros, representam desconforto e, claro, inacessibilidade. Além da não democratização, ocorreu ainda a não diversificação dos sistemas de transporte, ficando a mesorregião metropolitana de Belém dependente quase que exclusivamente do modal rodoviário e de escassas embarcações que fazem as ligações à Belém insular³, e sem perspectivas de implantação viária de transporte através de trem ou metrô de superfície, por exemplo.

O Estado, durante muitos anos se colocou inerte diante desta situação. Proposições de grandes planos, programas e projetos, como o Plano Diretor de Transportes Urbanos (PDTU), e Via MetrÓpole, somente viriam ocorrer a partir da década de 1990, quarenta anos após o início da integração da Amazônia ao restante do país. E, ainda assim, não alcançaram metas e objetivos como veremos adiante, por falta de realização das propostas, ou seja, omissão estatal em solucionar os problemas dos transportes na região. Como veremos no capítulo 3, onde faremos uma análise destas propostas.

Esta omissão do Estado ocorre apesar da existência de órgãos regulatórios, consultivos e deliberativos nas três esferas administrativas. Em nível federal o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte (CONIT), criado pela Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, é órgão de assessoramento vinculado à Presidência da República, com atribuição de propor políticas nacionais de integração dos diferentes modos de transporte de pessoas e bens, em conformidade com: I - as políticas de desenvolvimento nacional, regional e urbano, de meio ambiente e de segurança das populações, formuladas pelas diversas esferas de governo; II - as diretrizes para a integração física e de objetivos dos sistemas viários e das operações de transporte sob jurisdição da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios; III - a

³ Belém é formada pela área urbana continental e mais 43 ilhas.

promoção da competitividade, para redução de custos, tarifas e fretes, e da descentralização, para melhoria da qualidade dos serviços prestados; IV - as políticas de apoio à expansão e ao desenvolvimento tecnológico da indústria de equipamentos e veículos de transporte; e V - a necessidade da coordenação de atividades pertinentes ao Sistema Federal de Viação e atribuídas pela legislação vigente à Casa Civil da Presidência da República e aos Ministérios dos Transportes, da Defesa, da Justiça, da Fazenda, do Planejamento, Orçamento e Gestão, do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, das Cidades, do Meio Ambiente e à Secretaria Especial de Portos da Presidência da República. (Dec. 6.550/2008, Art. 1º)

Segundo o Decreto presidencial 6.550 de 27 de agosto de 2008, cabem ao CONIT: I - propor medidas que propiciem a integração dos transportes aéreo, aquaviário e terrestre e a harmonização das respectivas políticas setoriais; II - definir os elementos de logística do transporte multimodal a serem implementados pelos órgãos reguladores dos transportes aéreo, terrestre e aquaviário, vinculados aos Ministérios da Defesa e dos Transportes, e pela Secretaria Especial de Portos da Presidência da República; III - harmonizar as políticas nacionais de transporte com as políticas de transporte dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, visando à articulação dos órgãos encarregados do gerenciamento dos sistemas viários e da regulação dos transportes interestaduais, intermunicipais e urbanos; IV - aprovar, em função das características regionais, as políticas de prestação de serviços de transporte às áreas mais remotas ou de difícil acesso do País, submetendo ao Presidente da República e ao Congresso Nacional as medidas específicas que implicarem a criação de subsídios; e V - aprovar as revisões periódicas das redes de transportes que contemplam as diversas regiões do País, propondo ao Poder Executivo e ao Congresso Nacional as reformulações do Sistema Nacional de Viação que atendam ao interesse nacional. (Dec. 6.550/2008, Art. 2º)

Além do CONIT, atua também em nível federal a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), igualmente criada pela Lei nº 10.233, de 05 de junho de 2001, que absorveu as competências relativas a concessões do extinto DNER (Departamento Nacional de Estradas de Rodagem). Dentre elas a exploração da infraestrutura ferroviária; prestação do serviço público de transporte ferroviário de cargas; prestação do serviço público de transporte ferroviário de passageiros; exploração da infraestrutura rodoviária; prestação do serviço público de transporte rodoviário de passageiros; prestação do serviço de transporte rodoviário de cargas, entre outras.

Na esfera estadual, a Agência Estadual de Regulação e Controle de Serviços Públicos do Pará (ARCON), criada pela Lei 6.099 de 30 de dezembro de 1997, autarquia estadual dotada de autonomia administrativa e financeira, ente de Direito Público revestido de poder

de polícia, com a finalidade de regular e controlar a prestação dos serviços públicos de competência do Governo do Estado do Pará, cuja exploração tenha sido delegada a terceiros, sejam entidades públicas ou privadas, através de concessão, permissão ou autorização. A ARCON que atua por delegação do Ministério dos Transportes. Tem a função de promover autorizações e concessões e de fiscalização nas áreas de transporte e fornecimento de outros serviços como energia elétrica.

Segundo a Lei que cria a ARCON, *in verbi*, compete a esta instituição: I - cumprir e fazer cumprir a legislação específica referente aos serviços concedidos, permitidos ou autorizados, bem como regular a prestação desses serviços através da fixação de normas, recomendações e procedimentos técnicos; II - acompanhar, controlar e fiscalizar os serviços de competência do Estado, de acordo com os padrões e normas estabelecidos nos regulamentos e contratos de concessão, permissão ou autorização, aplicando as sanções cabíveis e orientações necessárias aos ajustes na prestação dos serviços; III - manter atualizados os sistemas de informação sobre os serviços regulados, visando apoiar e subsidiar estudos e decisões sobre o setor; IV - moderar e dirimir conflitos de interesses relativos ao objeto das concessões, permissões e autorizações; V - analisar e emitir pareceres sobre propostas de legislação e normas que digam respeito à regulação e controle dos serviços públicos regulados e controlados pela ARCON; VI - encaminhar à autoridade competente propostas de concessão, permissão ou autorização de serviços públicos; VII - promover, organizar e homologar licitações para outorga de concessões, permissões ou autorizações de serviços públicos; VIII - celebrar, por delegação dos poderes competentes, contratos de concessão, permissão ou autorização de serviços públicos; IX - orientar as Prefeituras Municipais na preparação, montagem e execução de processos para delegação da prestação dos serviços através de concessão, permissão ou autorização, visando garantir a organicidade e compatibilidade daqueles processos com as normas e práticas adequadas de regulação e controle dos serviços; X - promover estudos e aprovar os ajustes tarifários, tendo por objetivos a modicidade das tarifas e a garantia do equilíbrio econômico financeiro dos contratos; XI - promover estudos sobre a qualidade dos serviços públicos concedidos, permitidos ou autorizados, com vista à sua maior eficiência; XII - acompanhar e auditar o desempenho econômico-financeiro dos prestadores de serviço, visando assegurar a capacidade financeira dessas instituições e a garantia da prestação futura dos serviços; XIII - acompanhar a evolução e tendência das demandas pelos serviços regulados nas áreas delegadas a terceiros, públicos ou privados, visando identificar e antecipar necessidades de investimentos em programas de expansão; XIV - avaliar, aprovando ou determinando ajustes,

os planos e programas de investimento dos operadores da prestação dos serviços, visando garantir a adequação desses programas à continuidade dos serviços em níveis compatíveis com a qualidade e custo da prestação desses serviços; XV - prestar assistência técnica a entidades públicas ou privadas em matéria de regulação, controle e fiscalização de serviços públicos.

Tais instituições, entretanto, não vêm desenvolvendo com eficiência as ações de sua competência, portanto, consideramos que as mesmas agem com permissividade ou se têm omitido em resolver os problemas dos transportes públicos, uma vez que haja legislação que visa medidas regulatórias capazes de dar um aspecto organizacional mais eficiente de que o observado nos dias atuais. Vale lembrar que, não somente no Norte como noutras partes do país, a situação precária de circulação de pessoas é similar, conforme Gifoni Neto (2002), com veículos sempre lotados e com manutenção precária, maus tratos aos usuários, má conservação das vias de circulação, não abertura a livre concorrência entre empresas e não preservação do meio ambiente, entre outros fatores que diminuem a acessibilidade da população a um sistema de qualidade, com conforto e eficiência. Mesmo assim, a atuação destas instituições não estabelece medidas substantivas de fiscalização e regulação dos transportes em observância à necessidade de ordenamento e gestão do território. Isto se explica pela opção do Estado em viabilizar o território para o capital.

Provavelmente a omissão do Estado está relacionada ao fato deste estabelecer políticas públicas que somente pretendem solucionar os problemas de circulação de cargas, em função de uma perspectiva de modernização e adequação das redes componentes do território aos interesses do grande capital, que visam ao crescimento econômico a partir da intensificação dos fluxos, adensamento técnico, e consequente otimização da produção, em outras palavras, a percepção do território espacialmente como recurso e não como elemento de uso das populações.

Vale ressaltar que não é apenas uma questão mercadológica entre agentes sociais, e sim uma forma de territorialização das empresas, do capital e, colateralmente, das populações. Hoje, por exigências endógenas e exógenas o Estado precisa desenvolver mecanismos ou redes capazes de absorver as demandas locais e ainda adequar o espaço local ao panorama da globalização, o que pode parecer contraditório do ponto de vista da preservação simbólica e cultural das coletividades locais. Entretanto, isso é condição para a manutenção de perspectivas de desenvolvimento local, ao mesmo tempo em que garante a soberania do Estado como o provedor e mediador dessa relação entre o exógeno e o endógeno.

Assim, como componentes desse emaranhado de relações, as redes não necessariamente representam oposição ao território e sim um elemento constituinte deste. As redes de transportes são, neste sentido, a concretização do território e, portanto, territorialização, o Estado paraense, entretanto, não atua efetivamente com ações de execução de serviços neste *território-rede*⁴, deixando de gerir o que legitimamente deveria estar sob seu controle, mas se encontra sob o controle das empresas de transporte de maneira que cada uma delas se coloca como proprietária das rotas de tráfego e também do mercado. O Estado então, figura apenas com o papel de manutenção das vias e fiscalização ineficiente.

“Territorializar-se significa também, hoje, construir e/ou controlar fluxos/redes e criar referenciais simbólicos num espaço em movimento, no e pelo movimento” (HAESBAERT, 2004, p. 280), de maneira que o próprio Estado não possui o controle do território no qual se dá a circulação de pessoas, pois apesar de ser o grande responsável pela construção dos objetos técnicos, concede à empresas particulares a execução das ações. Isto por não desenvolver, na prática, políticas públicas para os transportes coletivos ou por não ser capaz de dar funcionamento às que foram pensadas, como, por exemplo, o Plano Diretor dos Transportes Urbanos – PDTU, que comentaremos no capítulo 3.

Sob o prisma da ineficiência dos órgãos reguladores de transporte, com pouca estrutura e contingente de fiscalização, as empresas de ônibus, associações de transporte alternativo e operadores clandestinos se conflitam no cenário das disputas pelos passageiros ou pelo domínio das rotas, enquanto território e mercado consumidor de serviços, por todos os lugares do país. Na rota Belém-Castanhal não é diferente: além da empresa de ônibus Expresso Modelo Ltda. e da Associação de Transporte Alternativo de Castanhal, atuam diversos operadores de transporte coletivo em completa clandestinidade.

Constantemente, as duas primeiras instituições tentam impedir junto à ARCON a atuação destes últimos, alegando que ocorrem irregularidades diversas como a não adequação aos pré-requisitos estabelecidos para o transporte, mas, na prática, qualquer cidadão que possua uma *van* ou kombi resolvendo atuar no transporte de passageiros, sem sequer estar vinculado a associações de transporte, poderá atuar, para tanto lhe basta estar habilitado, ou seja, com Carteira Nacional de Habilitação (CNH) de categoria “D” – Categoria exigida pelo

⁴ Segundo Haesbaert (2004), as redes devem ser pensadas como “o componente territorial indispensável que enfatiza a dimensão temporal-móvel do território e que, conjugada com a “superfície” territorial, ressalta seu dinamismo, seu movimento, suas perspectivas de conexão (“ação a distância”, como destaca Machado, 1998) e “profundidade”, relativizando a condição estática e dicotômica (em relação ao tempo) que muitos concedem ao território enquanto território-zona num sentido mais tradicional.” (p. 286-287).

Código de Trânsito Brasileiro para o transporte de passageiros – e ter o veículo com as prestações tributárias em dia (IPVA, DPVAT): o operador “clandestino”.

Para se tornar um operador reconhecido como regular é necessário: a) requisitar autorização junto à ARCON, pela qual pagará mensalmente R\$ 30,00 – valor referente ao ano de 2009, (tais autorizações já não são expedidas desde 2001, em função do grande número de proprietários já em atuação); b) associar-se ao SINPROVAN, para o qual pagará mensalmente também R\$ 30,00 e c) associar-se a uma das operadoras de TA. Além disso, o fato de não haver, desde 2001, autorizações por parte da ARCON, faz com que muitos trabalhem como clandestinos ou fiquem sujeitos à compra de um “ponto” – vaga na associação pertencente a outro proprietário – que chega a custar entre R\$ 60.000,00 e R\$ 100.000,00, para trabalhar sem garantias, uma vez que a ARCON não faz a transferência da propriedade das autorizações.

Neste sentido, as disputas no espaço de circulação, sejam por mercados, sejam pela própria concepção de direito à liberdade e ao uso do território e tendo o sistema de objetos relativamente ligado ao sentido de tal liberdade em especial a econômica, pressupõe o desenvolvimento de novas territorialidades e, concomitante a isto, uma nova face do desenvolvimento do espaço amazônico, no momento em que se desenvolvem os sistemas técnicos.

O Estado, a este respeito, se posiciona de maneira contraditória. Ao mesmo tempo em que se permite a execução dos serviços de TA, recusa a sua instituição como atividade regular. Isso estimula a formação da informalidade e possibilita o surgimento do “clandestino do clandestino”, isto é, o operador que apesar de não obedecer às regras das associações ou das empresas de ônibus e, também, apesar de não estar vinculado a nenhuma dessas instituições, passa a executar o serviço de transporte de passageiros.

Neste sentido, a prestação de serviços proporciona a maior intensidade e velocidade de circulação, e parece justificar a não intervenção estatal no sentido de coibir tais práticas. Não se considera o mérito do direito à exploração econômica do serviço de transporte em si, não se consideram os empecilhos gerados entre a operação de transporte formal, nos moldes exigidos pelo estado, e o informal, cuja liberdade de ações pode gerar prejuízos ao erário público e ao consumidor em geral.

5 – A esquizofrenia do espaço de circulação paraense

O sistema de transporte constitui um dos elementos fundamentais para o desenvolvimento, seja do ponto de vista do social, do econômico ou do cultural. Na mesorregião metropolitana de Belém, a organização do sistema ainda é incipiente. As redes de infraestrutura, vias públicas e estradas são insuficientes para dar as velocidades de conexão interna e externa, necessárias ao desenvolvimento da região, principalmente se observarmos a configuração espaço-temporal da atualidade sob o prisma do chamado meio técnico-científico-informacional que, inclusive, pode intervir na importância dos lugares, tornando-os centrais ou periféricos, com maior ou menor grau de permissividade aos capitais e, com efeito, à complexidade do espaço.

Enquanto sistema técnico, os transportes são imprescindíveis ao desenvolvimento, no sentido da mobilidade dos processos e da locomoção. Portanto, é uma das variáveis que se desenvolvem em função das necessidades de consumo e da capacidade produtiva de cada território devendo ser “escolhido” como multimodal complementar ou em decorrência das características desse território em função de sua eficácia. Observa-se, porém, que na quase totalidade dos países subdesenvolvidos se processou uma adoção do modelo rodoviário, inclusive para cargas (LIMA, 1995). No Brasil, um país de dimensões físicas continentais, é uma contradição optar-se pelo rodoviário, pois seu custo somente é inferior ao aeroviário. Mesmo assim, esta foi a opção assumida ao longo do processo de formação e modernização das redes de infraestrutura no país.

Isto advém de uma tomada de decisões histórica que foi influenciada ou mesmo determinada pelo projeto de industrialização e desenvolvimentismo ao qual o Brasil ficou atrelado durante o processo de modernização do território nacional na segunda metade do século XX. Naquele momento ocorreram elevados investimentos na infraestrutura de setores diversos: telecomunicações, energia, transportes, etc.

Em relação ao setor de transporte, o setor ferroviário foi perdendo importância relativa nos investimentos públicos ao longo dos anos. Em 1947, 39 % dos investimentos públicos eram alocados nas ferrovias. No período 1956-79 esta participação cai para 12 % e a partir da década de 80 reduziu-se ainda mais (3,6 %). Com a implementação da indústria automobilística (1957), as rodovias passaram a ter uma importância maior em detrimento das ferrovias. (FERREIRA, 2000, p. 29).

Enquanto isso:

Os investimentos no setor rodoviário crescem a partir da década de 50 e se intensificaram com o início da produção de veículos no país (1957). Os governos federal e estadual realizaram vultosos investimentos (média de 1,3 % do PIB no período 1950-59) e o resultado foi um incremento significativo nas estradas pavimentadas com um acréscimo de 7900 km entre as décadas de 50 e 60. Nas décadas de 60 e 70, o aumento nos investimentos gerou um crescimento vertiginoso nas estradas pavimentadas. (Idem, p. 30).

A formação da malha rodoviária, citada por Ferreira (2000) estava voltada para o transporte de cargas, mas “à medida que as sociedades se formaram e foram integrando um maior número de pessoas e de territórios, a necessidade de locomoção cresceu, em razão dos laços de interdependência social.” (OLIVA & GIANANTI, 1999, p. 130), e, em termos de transporte de pessoas, a substituição das ferrovias por rodovias constituiu além do aumento da onerosidade, o predomínio do transporte individual sobre o transporte coletivo gerando um sistema precário de circulação com aumento do número de carros particulares e formação de transporte coletivo de baixa qualidade. E ainda, em termos de transporte de cargas, a onerosidade também cresceu em função da opção pelo rodoviário, mais caro que os outros modais.

No Pará, as políticas de transporte privilegiaram quase que exclusivamente o modal rodoviário, seguindo o projeto nacional de desenvolvimento. Assim, o modal ferroviário – que na concepção de desenvolvimento implementada na Amazônia era visto como um objeto de atraso – tendo como simbologia o trem foi rapidamente substituído pelo automóvel, visto como objeto e imagem de progresso e se tentou, inclusive, apagar da memória regional a Ferrovia Belém-Bragança, um dos elementos mais importantes no processo de ocupação recente do território; o metroviário, por sua vez, sequer tem sido discutido enquanto possibilidade de implantação sob forma de metrô de superfície ou subterrâneo, para atender à população na mesorregião metropolitana de Belém (mapa 01), onde estão inseridas cidades como Ananindeua e Castanhal com um movimento frenético diário de pessoas, mercadorias e serviços; ou mesmo o modal hidroviário, capaz de ligar os mais diversos pontos do território paraense, mas minimamente explorado numa região dotada dos “maiores rios do mundo”, deve-se ressaltar inclusive a incipiência e precariedade de tal modal, onde frequentemente ocorrem acidentes, inclusive com vítimas fatais.

Em se tratando ainda do estado do Pará, os investimentos em infraestrutura têm se processado principalmente na forma de grandes projetos visando uma adequação do território ao grande capital. No que se refere aos transportes, o estabelecimento de intervenção estatal na região esteve voltado, historicamente, e fundamentalmente, para o transporte de cargas –

em geral por assunção aos complexos minero-metalúrgicos de empresas como a ALBRÁS-ALUNORTE em Barcarena (LÔBO, 1989), e a VALE (antiga Companhia Vale do Rio Doce/CVRD) em Paragominas com a extração bauxita –, não ocorrendo direcionamentos concretos para as populações locais enquanto coletividade. Segundo Mercês (2005), o transporte de passageiros ficou, ao longo dessa história, à margem do planejamento e gestão, não foram desenvolvidas políticas de melhoria especificamente para este setor, o que comprometeu, obviamente, a circulação coletiva de pessoas e a mobilidade intraespaço, bem como, a conexão das localidades com outras áreas do território nacional.

Além disso, no sistema de transportes de passageiros, as ações políticas têm privilegiado grandes empresas de transporte com o controle de diversas rotas de ônibus – veículo de transporte de passageiros mais comum na região –, a exemplo a Expresso Modelo Ltda. na rota Belém-Castanhal ou a Autoviária Bragantina (conhecida como Boa Esperança) na rota Belém-Bragança. Enquanto os fluxos tendem a aumentar constantemente, com a intensificação das necessidades de circulação e conseqüente ampliação da demanda de passageiros por transporte, a modernização no setor tende a ser cada vez mais precária gerando situações substanciais onde a oferta de fixos (estradas, ruas, estacionamentos, etc.) não acompanhou a demanda pelos fluxos, produzindo uma assintonia no desenvolvimento dos espaços de circulação.

Esta assintonia pode ser considerada como um espaço esquizofrênico do ponto de vista da circulação, uma vez que fixos e fluxos são desproporcionais, com mais veículos em circulação simultânea que a capacidade média das vias; e também da produção, posto que o sistema de transportes seja responsável pela locomoção da mão-de-obra e da viabilização de vários serviços. Esta esquizofrenia do espaço de circulação advém também da falta de estruturação dos objetos técnicos, amiúde voltados politicamente ao atendimento de interesses das empresas automobilísticas que não permitiram a composição de um sistema multimodal de transporte, apesar das possibilidades de menor custo e maior dinamicidade para a região.

Esta ausência de um sistema multimodal de transportes em Belém, concomitante à atuação das grandes empresas de ônibus, detentoras do controle da circulação estadual, municipal (urbana) e intermunicipal de passageiros, possibilita e até estimula a expansão da informalidade, já que o sistema é insuficiente para atender as demandas da metrópole quantitativa e qualitativamente.

Falar em esquizofrenia dos espaços de circulação metropolitanos pressupõe, falar do modelo de transporte implementado pelas políticas públicas de transportes que é o rodoviário;

e, na Região Metropolitana de Belém, em especial, pressupõe convidar a repensar a estrutura urbana e a organização do espaço de circulação para evitar o colapso da cidade.

Belém em sua estrutura urbana comporta algumas vias de circulação que preservam características da época de sua fundação (1616), como no bairro da “Cidade Velha”, por exemplo, onde as ruas são bastante estreitas. Vale ressaltar que não estamos defendendo a destruição da memória e do patrimônio histórico da “cidade das mangueiras”, e sim a necessidade de se pensar políticas públicas e práticas de transporte e circulação que venham a desfazer a saturação dessas áreas e possibilitar maior fluidez dos espaços e até diminuindo a degradação dessas áreas. Para tanto, não se pode pensar em ações meramente pontuais como foi feito no Plano Diretor dos Transportes Urbanos de 1991 – PDTU.

Em termos estruturais, Belém apresenta várias formas que dificultam a circulação como já citados ou, por exemplo, o complexo de entroncamento formado pela convergência das avenidas “Pedro Álvares Cabral”, “Almirante Barroso” e “Augusto Montenegro” (Figura 02), que constitui a única via de escoamento do tráfego para entrar ou sair da cidade via terrestre e conectar-se com municípios paraenses importantes como Castanhal, Bragança, Tucuruí, Barcarena, Marabá e Paragominas, e também com outras regiões do país.

O complexo entroncamento sofreu modificações, entre as quais reformas e reestruturação, inclusive com a construção de um túnel com seis pistas, sendo três para o sentido Belém e três para o sentido interior do estado. Porém, rapidamente chegou à saturação comprometendo a circulação e o acesso entre a capital e o interior do estado, já que a cidade depende do transporte rodoviário e a inexistência de um sistema de transporte coletivo de qualidade e em quantidade aumenta o número de veículos particulares circulando diariamente por este ponto. O túnel do entroncamento quando inaugurado e posto em uso em meados de 2006, não foi capaz de solucionar e nem mesmo de amenizar o problema dos congestionamentos diários na saída de Belém, especialmente nos horários de pico (de 7h às 9h; e de 17h às 20h), uma vez que a capacidade de fluxo da rodovia BR-316 (seguimento para o interior do estado conexo à Avenida Almirante Barroso) permanece a mesma.

FIGURA 02 – Imagem do complexo viário do entroncamento

Fonte: Google Earth Images, Europe Technologies 2010. (editada pelo autor).

Mesmo assim, ocorreram avanços, no sentido de transpor alguns enclaves, como as grandes distâncias e a dificuldade de mobilidade dentro do território, com a realização de obras de infraestrutura, (PINHEIRO, 2008), possibilitando o aumento da dinâmica sazonal e pendular de pessoas e serviços, uma vez que a fluidez socioeconômica se alargou, a exemplo, alguns perímetros nos eixos rodoviários mais importantes da região: Belém-Bragança, com recapeamento da rodovia BR-316 e duplicação da mesma no trecho Belém-Castanhal; pavimentação da PA-124 que liga Belém à Salinas um dos principais polos turísticos do litoral paraense; recuperação da BR-010 no trecho Belém-Paragominas; construção da Alça Rodoviária (Alça Viária), que liga os municípios de Barcarena e Moju via terrestre ao restante do estado, inclusive à capital Belém; e a pavimentação da PA-136 que liga Castanhal ao litoral (Curuça, Marudá e Marapanim).

A maior fluidez socioeconômica na mesorregião, entendida aqui como um vetor de modernização na qual ocorre crescimento das relações de troca e da intensificação de interdependência entre os lugares, foi impulsionada pelo crescimento populacional e pela modernização, apesar de precária, dos espaços urbanos próximos à Belém. Esta modernização se expressou na expansão do comércio e dos serviços e ainda na expansão e descentralização do setor industrial, do distrito de Ananindeua para outras cidades como Castanhal e Santa Izabel, por exemplo. A modernização que chega a estas cidades, entretanto, não é apropriada simultaneamente por todas as camadas da população, nem em termos estruturais e nem com a

mesma intensidade. Mas as necessidades de consumo, por sua vez, são iminentes a todas as classes, gerando formas não-convencionais de viabilizá-lo.

Ao se ampliarem as necessidades de consumo, ampliaram-se também as necessidades de circulação de mercadorias e serviços. O desenvolvimento de Castanhal que a partir da década de 1990, alocou diversos objetos de consumo e produção que antes não existiam, como cinema, faculdades, produção industrial e agropecuária, serviços das mais diversas áreas, entre outros, o que intensificou o estabelecimento da relação metropolitana, baseada num eixo de interdependência locacional entre as duas cidades, ampliou a necessidade de circulação da população de Castanhal rumo a Belém e vice-versa, bem como da circulação de populações das cidades vizinhas até Castanhal.

Porém, as dificuldades existentes no sistema de transportes, tenderam a se alargar com o desenvolvimento das cidades e o conseqüente aumento das demandas de usuários que residem em Castanhal e estudam e/ou trabalham em Belém e vice-versa. Nesse sentido, a dificuldade de locomoção da população tem ampliado a possibilidade de atuação do trabalho informal nos transportes, já que os operadores de transporte alternativo representam concretamente a possibilidade de acesso a determinadas amenidades e ou circuitos produtivos e de consumo e, ainda, alguns autoviários prestam serviços de comodidade, como a condução de usuários até as suas residências ou a outros locais que estes desejam, se tornando mais pontual, o que não ocorre no transporte formal.

Sendo o rodoviário o único aporte de circulação entre Belém e Castanhal, na análise da informalidade e da formalidade do sistema, podemos entender que o transporte formal e o informal são politicamente contrários e economicamente concorrentes um ao outro, mas do ponto de vista técnico, constituem atividades complementares diante da esquizofrenia do espaço.

Desde a instituição das práticas informais somadas ao transporte formal regular, adensou-se a *rede* de circulação, transpondo alguns limites do espaço e do tempo no que se refere ao uso do território. A maior velocidade das relações possibilitou o aumento da complexidade do território e da lógica de circulação no espaço, do ponto de vista do fluxo de pessoas e serviços, da ocupação humana e da gestão urbana e regional, gerando diversidade cultural e econômica. Porém não representou solução para o *déficit* histórico dos transportes na região do ponto de vista da qualidade e das necessidades crescentes da metrópole.

6 - Considerações

Neste capítulo concluímos que os problemas advindos do crescimento metropolitano – que traz consigo diversos contrastes ampliando as disparidades entre as cidades – estimulam a expansão da informalidade no sistema de transportes concomitante à atuação das grandes empresas, detentoras do controle da circulação estadual, municipal (urbana) e intermunicipal de passageiros. Eles advêm também da falta de estruturação dos objetos técnicos, amiúde voltados ao atendimento de interesses das empresas automobilísticas que não permitiram a composição de um sistema multimodal de transporte, apesar das possibilidades de menor custo e maior dinamicidade para a região que a multimodalidade produziria, fortalecendo a o eixo de circulação entre Belém e Castanhal, ocupado por empresas, associações e clandestinos como componente do circuito inferior da economia.

O estado e as agências regulatórias não têm sido eficientes em prover, organizar e gerir o espaço de circulação metropolitano. O que transformou a necessidade de circulação em um problema de altos custos e produziu um espaço de circulação esquizofrênico, imbuído de características próprias das desigualdades do sistema econômico, truncando as perspectivas de desenvolvimento, demonstrando certa omissão do ente gestor.

Ao produzir um sistema viário precário para o transporte de passageiros, com veículos lotados e em mau estado de conservação, altas tarifas, e ainda monopolização das rotas por grandes empresas de ônibus que findaram por se consagrar insuficientes ao atendimento da crescente demanda pelos serviços, advinda do crescimento e modernização das cidades, inaugurou-se o espaço propício para a formação e expansão do transporte alternativo, que foi favorecido, ainda, pelas perspectivas de crédito a longo prazo para aquisição de veículos por particulares. O que analisaremos no capítulo seguinte.

CAPÍTULO II – TRANSPORTE ALTERNATIVO DE PASSAGEIROS ENTRE BELÉM E CASTANHAL: UMA COMPLEMENTARIDADE PRECÁRIA

1 – Introdução

No capítulo anterior, pontuamos elementos sobre o transporte de passageiros entre Belém e Castanhal que consideramos constituírem causas do sistema precário existente e, com base na discussão acerca de políticas públicas de transporte e nas características do mercado, estabelecemos a classificação do espaço de circulação entre Belém e Castanhal como parte integrante do circuito inferior da economia teorizado por Santos (2004).

Agora, neste capítulo, caracterizaremos o transporte alternativo de passageiros (TA) na mesorregião metropolitana de Belém e também o transporte formal de maneira a demonstrar a precariedade do sistema, com base em dados coletados na pesquisa de campo. Para tanto analisaremos aspectos como a estrutura, a organização e a atuação do TA e os eventos ocorridos no decênio 1998-2008 que possibilitaram sua manutenção e ampliação. Os dados que compõem nossa análise foram obtidos a partir de pesquisa de campo desenvolvida entre março de 2008 e março de 2010. Realizamos entrevistas com operadores e usuários do transporte público de passageiros entre Belém e Castanhal, dentre os quais 204 passageiros, 15 motoristas e 13 cobradores de passagens da ATAC, 15 motoristas e 15 cobradores de passagens da Expresso Modelo e ainda o gerente de tráfego desta e o presidente daquela. Os recursos de coleta de dados foram questionários semiabertos.

Este capítulo usa como base, também, o estudo de documentos pertencentes a órgãos públicos, empresas e também à associações, dentre os quais, especialmente o Departamento de Trânsito do Pará (DETRAN-PA), a Polícia Rodoviária Federal (PRF), a Secretaria Estadual de Transportes do Pará (SETRAN-PA), a Companhia de Trânsito de Belém (CTBEL), a Secretaria Municipal de Trânsito de Castanhal (SEMUTRAN), a empresa de ônibus Expresso Modelo Ltda., e Associação de Transporte Alternativo de Castanhal (ATAC). O capítulo tem o objetivo de caracterizar o transporte alternativo de passageiros (TA) como elemento complementar de circulação e articulação técnica entre as cidades de Belém e Castanhal.

2 – A oferta de transporte entre Belém e Castanhal no decênio 1998-2008

A oferta de transporte para passageiros no Estado do Pará, até 1997, resumia-se a atuação das empresas de ônibus formais que usufruíam de exclusividade das rotas, como já citadas, Autoviária Bragantina (na rota Belém-Bragança), Expresso Modelo (na rota Castanhal-Belém), Excelsior (na rota Belém-Marudá), principalmente. Esta situação começou a se modificar a partir da formação do transporte alternativo, com especial destaque aos anos que se seguem a 1998, quando particulares iniciaram o transporte de passageiros clandestinamente entre estas cidades, fazendo uso de veículos de pequeno porte, modificando a relação espaço-tempo, uma vez que representassem maior oferta de transporte na região.

A Expresso Modelo possuía, em 1998, 37 ônibus, sendo a capacidade média de 53 passageiros sentados por veículo. O itinerário entre Belém e Castanhal ocorria a cada 30 minutos partindo de Castanhal e também a cada 30 minutos, partindo de Belém, iniciando às 3h e finalizando às 23h, diariamente. Segundo depoimentos de usuários e operadores, a demanda pelos serviços de transportes, apesar de bastante inferior à demanda observada nos dias atuais, provocava, naquele momento, superlotações e conseqüente transtornos aos usuários, haja vista que, além da pouca confortabilidade oferecida, o quantitativo de veículos era também insuficiente. Em outras palavras, o transporte de passageiros não atendia aos usuários nem em qualidade, nem em quantidade. Desta forma, o espaço de circulação entre Belém e Castanhal figurava-se truncado, sem possibilidades de circulação em larga escala e em velocidade aceitável às demandas do espaço metropolitano.

A capacidade de transporte, ida e volta, da Expresso Modelo até 1998 era de somente 3.816 pessoas por dia. Número pequeno para a demanda, pois conforme relato de motoristas e cobradores que trabalham há mais de 15 anos nesta empresa, e nesta mesma rota, alguns ônibus, apesar de possuírem capacidade para apenas 53 passageiros, chegavam a transportar mais de 100 passageiros por viagem, nos horários de *rush*, aumentando riscos e desconfortos e revelando a insuficiência, já naquele momento, da quantidade e da qualidade do transporte oferecido.

A frota de 1998 da Expresso Modelo, correspondia a cerca de 50% da frota disponível dez anos depois. Naquele ano, todos os ônibus eram do tipo que se convencionou chamar de “comercial”, providos apenas de poltronas acolchoadas com encosto de braço e nenhum outro equipamento de conforto ou mesmo segurança, pois os mesmos sequer eram equipados com cintos de segurança. A manutenção dos veículos, segundo relatos de ex-funcionários, era “curativa” e não “preventiva”, ou seja, os veículos somente eram levados à manutenção por

ocasião de vistorias dos órgãos reguladores ou quando apresentavam defeitos que impossibilitavam a circulação. Defeitos “menores” eram desconsiderados mesmo quando representavam riscos aos usuários, como por exemplo, portas com problemas de vedação ou tranca, ou ainda a condição dos pneus, raramente fiscalizada.

Em 2008, a frota à disposição desta empresa é de 70 ônibus, todos com a mesma capacidade dos veículos antigos, 53 passageiros, sendo que tal frota está subdividida pela própria empresa em três categorias, considerando o critério de nível de confortabilidade oferecido aos usuários: 1 - “*Class*” – ônibus de poltronas com encosto para braços e cabeça, bastante confortáveis, equipado com aparelho de som, TV e ar-condicionado, geralmente com tarifas mais elevadas; 2 - “*Comercial*” – ônibus com poltronas razoavelmente confortáveis, mas desprovido de outros equipamentos como ar-condicionado, TV, entre outros, porém com tarifa igual à do “*Class*”; 3 - “*Semiurbano*” – ônibus típico do uso intraurbano com roleta, poltronas sem encosto de braço, estofados rijos, sem TV, sem ar-condicionado ou qualquer outro equipamento considerado de confortabilidade pela empresa e pelos usuários.

Um ponto importante a ser levantado é o fato de somente dois ônibus da frota de 2008 estarem adaptados para receber deficientes físicos que usem cadeira de rodas. Sendo que ambos são da categoria “*semiurbano*”. Enquanto na década anterior, nenhum ônibus da frota oferecia tal recurso.

Em 2008, a capacidade de transporte da Expresso Modelo é de 7.632 passageiros por dia, pois além de dobrar a frota, a empresa dobrou também os horários de saída e chegada, os quais ocorrem a cada 15 minutos, com início às 4h e término às 22h. Assim, a capacidade da empresa quadriplicou de 1998 para 2008. Devemos observar, ainda, que neste cálculo estamos considerando somente a capacidade dos veículos para transportar passageiros sentados, não considerando o número de passageiros que por ventura viagem em pé, evento de difícil estimativa, mas que era e ainda é comum nos transportes coletivos da região metropolitana de Belém. Vejamos a tabela 01 acerca da oferta de transporte entre Belém e Castanhal no decênio 1998-2008:

Observando a tabela 01, podemos constatar que a oferta de transporte formal no itinerário Belém-Castanhal passou de aproximadamente 3.816 passageiros em 1998, para 7.632 em 2008. Como aumento da oferta de transporte se dá em função da procura, a análise da tabela mostra que a relação entre as duas cidades “pontas do circuito” ou dois “nós da rede” se intensificou neste decênio de maneira que a necessidade de circulação de pessoas possibilitou o aumento da frota de transporte formal e ainda a inserção, organização e

crescimento da frota informal. As duas cidades se aproximaram mais e se interligaram nos mais diversos setores, cultura, economia e sociedade, se tornando mais interdependentes.

TABELA 01: Oferta de transporte entre Belém e Castanhal (1998-2008)

| ANO | OPERADOR | Nº CARROS | LOTAÇÃO/CARRO | PASS/DIA/IDA-VOLTA |
|------------|-----------------|------------------|----------------------|---------------------------|
| 1998 | ATAC | INEXISTENTE | - | - |
| | MODELO | 37 | 53 | 3.816 |
| | TOTAL | 37 | 53 | 3.816 |
| 2008 | ATAC | 39 | 22/18 | 2.880 |
| | MODELO | 70 | 51 | 7.632 |
| | TOTAL | 109 | 73 | 10.512 |

Fonte: Pesquisa de campo realizada pelo autor

O aumento da demanda pelo transporte entre as duas cidades adveio das modificações ocorridas no decorrer da década (1998-2008), tanto na economia das duas cidades quanto nos aspectos relativos à disponibilidade de recursos técnicos e oferta de mão-de-obra, reforçadas pelas relações de interdependência no eixo das rodovias, em se considerando o aspecto rodoviaríssimo ao qual o modelo de desenvolvimento da região está atrelado. Neste aspecto deve-se considerar especialmente o desenvolvimento desigual das cidades e à divisão regional do trabalho no Estado do Pará, pois, enquanto Belém galga uma retomada da cidade e do urbano com projetos de revitalização de espaços degradados concentrando investimento num processo de *gentrification* – valorização das propriedades através de benfeitorias e afluência de população da classe média – da cidade e dos rios, visando tornar-se uma cidade otimizada para o consumo dos espaços urbanos por turistas e pela população de alta renda; Castanhal busca desenvolvimento pela criação de infraestruturas, logística informacional e de circulação capazes de atrair investimentos geradores de desenvolvimento econômico e social, baseado em industrialização e serviços acessórios à indústria, à pecuária e ao comércio principalmente das cidades vizinhas e da metrópole Belém, como citado no capítulo anterior. Estas modificações, que entre outras, geraram um aumento da demanda pelos serviços de transportes acompanhada pelo aumento também da oferta, geraram a necessidade de nova organização do espaço metropolitano no que tange à circulação.

Além do aumento da oferta de transporte formal, a formação do transporte alternativo merece especial destaque, pois neste decênio, parte considerável do transporte de passageiros passou a ser desenvolvido pelo setor alternativo. Em 1998 a ATAC (Associação de Transporte Alternativo de Castanhal) não existia, dez anos depois a atuação da ATAC já representa cerca de 36% da oferta de transporte com 39 carros entre *vans* e micro-ônibus, com capacidade média de 20 passageiros (18 a 22 passageiros sentados por carro), como visto na

Tabela 01. A ATAC opera com horários intervalares de 15 minutos, representando uma parte expressiva do aumento da capacidade média diária de transporte em 2.880 passageiros, que somados à oferta da Expresso Modelo chegam a 10.512 passageiros diários no ano de 2008.

O próprio processo de criação e organização da ATAC se dá em meio à incapacidade das empresas formais em oferecer transporte condizente com as demandas daquele momento, ou mesmo, omissão, pois apesar da crescente necessidade de ampliação e melhoria da frota, foram insuficientes as modificações na oferta de transporte naquele período por parte das empresas oficiais de ônibus nem por parte do sistema governamental. Segundo entrevistados que já naquela época trabalhavam, estudavam ou desenvolviam quaisquer atividades dependentes de circulação na rota Belém-Castanhal, a superlotação dos veículos era uma máxima cotidiana. Tal situação associada à má conservação dos veículos, cuja fiscalização se processava mais branda que nos dias atuais. Assim, gerou e garantiu a possibilidade de inserção do TA, que inclusive, ocorreu em diversas e para diversas partes do território.

Assim, em dez anos, a oferta de transporte entre Belém e Castanhal subiu de 3.816 passageiros diários para 10.512, em função não somente do crescimento das empresas de ônibus, mas, também da ampliação das relações entre Belém e Castanhal e do consequente implemento de um sistema complementar ao sistema de transporte formal que é o transporte alternativo (TA). Mesmo assim o usuário continua enfrentando veículos lotados por ocasião do crescimento desigual entre oferta e procura. Significando que mesmo com a modernização, apesar de incipiente, dos transportes, da ampliação da Expresso Modelo e da criação da ATAC, tais modificações foram insuficientes para solucionar os problemas de oferta de transporte na mesorregião metropolitana de Belém, tanto quantitativa quanto qualitativamente. Apesar de contar com frota seis vezes superior a existente no final dos anos 1990, a circulação de pessoas nesta região continua precária, representando um empecilho para o desenvolvimento ampliando as condições de circulação deste espaço como componente do circuito inferior da economia.

Vale ressaltar que a informalidade no setor de transportes sempre existiu, constata Souza (2006) em pesquisa realizada na cidade de Recife, Pernambuco. Porém, no caso do estado do Pará, somente ocorre um processo de organização a partir da década de 1990, quando operadores de TA (“perueiros”), se agrupam em associações, fundamentalmente para se fortalecer política e economicamente perante as empresas oficiais de transporte e os órgãos burocráticos do Estado. Mas, por conta da informalidade, os operadores de TA, partem para a

criação de organizações sindicais⁵, como o SINPROVAN, cooperativas e associações, como a ATAC, numa tentativa de superar esta condição e se estabelecer regularmente no mercado, o que vai dar um novo aspecto ao cenário dos conflitos com as grandes empresas, tentando romper com a estrutura existente.

FIGURA 03 – Vans e micro-ônibus disputam o espaço de circulação com as empresas de ônibus na BR-316, a altura de Castanhal.



Foto: Glauber R. Martins, 16.08.2010, 08h22min.

Os dados anteriormente apresentados nos levam a conceber o transporte alternativo (TA) como complementar ao transporte formal e não necessariamente concorrente como sugerem Gwilliam (2001) e Cervero, (2000), pois além de recorrentemente utilizarem rotas não contempladas pelo transporte formal, empregam tarifas iguais às das empresas de ônibus, os serviços são em termos de qualidade bastante similares e os horários são, de certa forma, coordenados para que não ocorra *parity*, contrariando a *Condição de Pareto*, segundo a qual, uma situação é economicamente perfeita quando a relação entre oferta e procura atinge o

⁵ Apesar de ocorrer um processo formal de sindicalização, em nosso entendimento ocorre um equívoco conceitual já que sindicato corresponde à associação que defende interesses da classe trabalhadora em relação à classe patronal e, no caso dos operadores de *vans* não há uma classe ou entidade patronal.

ponto ideal de equilíbrio possibilitando a estabilidade do sistema. Entretanto, afirmar a precariedade do transporte entre Belém e Castanhal requer a observação de outros elementos que vão além da concepção de lucratividade – evidenciada na prática de empresas e associações pelo não abastecimento do sistema com uma quantidade de veículos condizente às demandas da população e ou o atendimento de determinadas rotas –, como, também pela qualificação dos profissionais, pela qualidade dos veículos utilizados e, ainda, o risco ao qual o usuário fica exposto durante as viagens. Isto se aplica tanto a empresa Expresso Modelo quanto aos associados da ATAC,

3 – Qualificação dos autoviários

O desenvolvimento desigual das cidades corrobora para um desequilíbrio entre a capacidade de qualificação da população e as crescentes exigências do mercado de trabalho. Neste sentido, apresentamos na tabela 02 um quadro da formação dos operadores de transportes (motoristas e cobradores), tanto de *vans* quanto de ônibus convencional. Ressalte-se que a Expresso Modelo somente admite profissionais que possuam o Ensino Médio completo. Segundo esta empresa, tal exigência se fundamenta numa suposta maior habilidade e desenvoltura dos trabalhadores para solução de eventuais problemas ocorridos em trânsito, para o tratamento pessoal dos clientes e também pela capacidade de leitura e interpretação rápida de sinalização e eventos que exigem raciocínio de média complexidade.

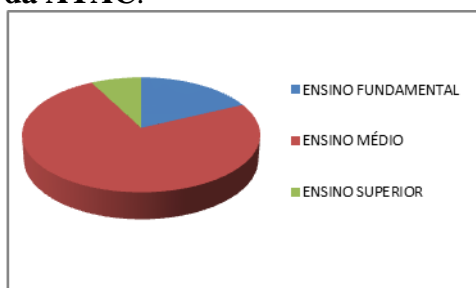
Quanto à exigência de participação em programas especiais e ou específicos de formação para o transporte de pessoas, não há nenhuma exigência, haja vista que somente a exigência do Código de Trânsito Brasileiro pela categoria “D” de Carteira Nacional de Habilitação (CNH) já restringe o mercado a ponto de gerar escassez de mão-de-obra para o transporte de passageiros. Segundo a legislação de trânsito é necessário passar pelas categorias iniciais para poder chegar à categoria “D”, cumprindo um período não inferior a 01 (um) ano para cada uma delas, ou seja, um condutor profissional somente consegue chegar à categoria que lhe permite transportar coletivamente pessoas após 05 (cinco) anos de habilitação. O que entretanto não constitui, a nosso ver, garantia de qualidade de serviço.

Vejamos, na tabela 02, os níveis de escolarização de motoristas e cobradores que operam no circuito entre Belém e Castanhal. Neste item, não consideramos outras categorias de trabalhadores como, os gerentes empresariais e os trabalhadores da ATAC não proprietários de veículos de transporte ou cuja função seja somente administrativa, como operadores de caixa e vendedores de passagens em *box* e guichês.

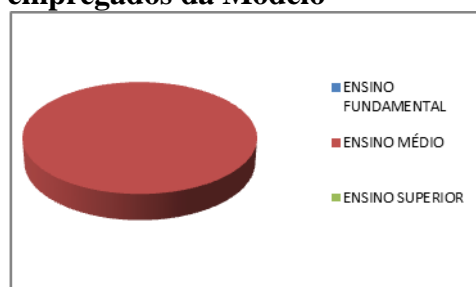
TABELA 02: Escolarização de motoristas e cobradores

| ESCOLARIDADE | ATAC | | MODELO | | ATAC/ MODELO | |
|--------------|------------|---------------|------------|---------------|--------------|---------------|
| | OPERADORES | % | OPERADORES | % | OPERADORES | % |
| FUNDAMENTAL | 14 | 17,95 | 0 | 0,00 | 14 | 6,42 |
| MÉDIO | 58 | 74,36 | 140 | 100,00 | 198 | 90,82 |
| SUPERIOR | 6 | 7,69 | 0 | 0,00 | 6 | 2,76 |
| TOTAL | 78 | 100,00 | 140 | 100,00 | 218 | 100,00 |

Fonte: Pesquisa de campo realizada pelo autor

GRÁFICO 01: Escolaridade dos associados da ATAC.

Fonte: Pesquisa de campo

GRÁFICO 02: Escolaridade dos empregados da Modelo

Fonte: Pesquisa de campo

Consideramos imprescindível a formação dos trabalhadores para a qualidade do serviço prestado, não confundamos, porém, escolarização com qualificação, nem com habilitação. Pois, a primeira corresponde, em nossa acepção, à formação obtida na escola formal componente do sistema nacional de ensino, seja na escola pública ou privada; a segunda, por sua vez, corresponde à escolaridade somada à experiência profissional e ainda à preparação específica para determinado trabalho. Enquanto habilitação, no sentido estrito dos transportes de passageiros, é somente o fato de possuir a Carteira Nacional de Habilitação (CNH) categoria “D”⁶. A maior ou menor escolaridade amplia e facilita a possibilidade de qualificação dos condutores, o que não significa que a qualidade do transporte de passageiros será melhorada, sobremaneira em função de se aceitar somente pessoal com Ensino Médio para operar os veículos (caso da Expresso Modelo). Aliás, a escola brasileira não possui em seu sistema curricular a educação para ao trânsito como disciplina ou mesmo como temática obrigatória ou ainda como ponto de transversalidade. O cidadão somente recebe educação para o trânsito nas autoescolas quando do processo individual de habilitação, logo, pode-se afirmar que os cidadãos não habilitados para a condução de veículos (sejam pedestres,

⁶ No Brasil, a habilitação para condução de veículos automotores está dividida em 05 (cinco) categorias, numa escala de “A” até “E”, pelo grau de complexidade do veículo a ser conduzido, onde a menos complexa é a categoria “A” para motocicletas e a mais complexa a categoria “E”, para veículos de carga e de grande porte.

ciclistas ou passageiros) estão expostos aos riscos do trânsito brasileiro, um dos mais violentos do mundo, dependendo somente das vivências do senso comum para trafegar.

Na tabela 02, observamos os dados de escolarização dos trabalhadores do transporte de passageiros onde 17,95% dos trabalhadores da ATAC cursaram somente o ensino fundamental ou parte dele, abandonando a escola antes de completar a educação básica principalmente por necessidades de aquisição de renda, segundo os mesmos. Isto demonstra problemas do subdesenvolvimento do país como a baixa escolaridade da população economicamente ativa, muitas vezes obrigada a optar pelas possibilidades de trabalho ou pela possibilidade de prosseguimento na escolarização e qualificação o que paulatinamente contribui para o aumento da informalidade. Segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE (2010), em sua Pesquisa Mensal de Emprego (PME) para dezembro de 2009, a informalidade ocupa 60% do mercado de trabalho no Brasil. Neste sentido vale questionar as condições de inserção no mercado de trabalho e de permanência na escola. Pois, milhares de jovens são inseridos anualmente na população economicamente ativa brasileira e sofrem com problemas estruturais como a falta de oportunidades de emprego e também da pouca oportunidade de qualificação profissional com os altos custos do ensino médio e ensino superior, mesmo na esfera pública, e a má qualidade do ensino praticado em muitas instituições.

Quanto à qualificação dos trabalhadores, 100% dos entrevistados (motoristas, cobradores e passageiros), tanto de *vans* quanto de ônibus, responderam que sentem necessidade de qualificação, principalmente no que tange ao tratamento dos passageiros e às práticas no trânsito, pois são comuns os eventos de imprudência praticados por motoristas durante as viagens. Todos os profissionais afirmaram não participar de treinamentos por falta de tempo e/ou de condições financeiras, bem como pela falta de exigência dos órgãos fiscalizadores do transporte. Vale lembrar que para renovar a Carteira Nacional de Habilitação (CHN), o condutor somente precisa realizar um exame médico, que se limita a exame oftalmológico e de *tacto*, e um exame psicotécnico, com duração de alguns minutos. Isto se a CHN do condutor tiver função profissional, caso seja somente para o uso pessoal, basta-lhe realizar o exame médico para a renovação do documento, geralmente por um período de 05 (cinco) anos.

A este respeito, o presidente da ATAC reconhece a imensa necessidade de qualificação dos profissionais, porém afirma que a maior dificuldade para isso é a não atuação do Estado no sentido de prover incentivos ou mesmo programas de formação, principalmente para o trato com os usuários do transporte. Assim, a ATAC visando prover uma imagem de

responsabilidade para com os usuários, ao receber denúncias acerca de operadores associados e/ou suas práticas, os adverte e, quando reincidentes, os suspende por períodos variáveis de até dez dias de acordo com a infração que tenham cometido. Punição esta que é economicamente desastrosa não somente para o operador, mas também para a ATAC, pois, cada associado recolhe para a associação 20% de seu faturamento diário. Não trabalhando, não há o que recolher. Porém, segundo a ATAC esta tem sido a única alternativa para coibir práticas irregulares dos operadores.

A Expresso Modelo afirma que mesmo nas autoescolas, instituições de frequência obrigatória para habilitação e renovação de licença de condutores, a cobrança de determinadas práticas e comportamentos, como respeito ao meio ambiente, ética e cidadania, é ínfima, se reduzindo a pouco mais de trinta horas de curso. Além disso, denúncias sobre mau comportamento de motoristas e cobradores findam por não ser levadas a diante devido à pouca credibilidade dos usuários em providências contra maus funcionários, o que segundo a Expresso Modelo, não corresponde à realidade. As denúncias geralmente se restringem a problemas com bagagem, perda ou danos.

Na pesquisa constatamos, ainda, que somente uma pequena parcela dos autoviários teve oportunidade para participar de cursos formativos voltados a relações humanas e empreendimentos, tanto os que operam na ATAC quanto os que operam na Expresso Modelo Ltda., representando menos de 10% nesta e menos de 4% naquela. Tais cursos foram geralmente financiados pelo próprio trabalhador ou por outras empresas e instituições onde progressivamente tenham trabalhado. Logo, demandou comprometimento de parte de seus orçamentos individuais, fazendo com que a grande maioria optasse por não frequentar cursos ou programas de formação.

De acordo com um dos motoristas, os trabalhadores somente participam de programas de qualificação quando estão desempregados, pois visam uma melhor colocação ou maior facilidade de reinserção no mercado de trabalho, mesmo que para isto não seja necessário tal prática. No mais, quando empregados, no caso das empresas, ou associados, no caso da ATAC, os trabalhadores não dispõem de tempo livre para frequentar cursos e eventos similares de formação.

Neste sentido não se processam grandes avanços para o tratamento de usuários nem mesmo para inserção do território numa perspectiva globalizada. Por exemplo, nenhum dos entrevistados, motoristas e cobradores de ônibus ou de *vans* possui noções de inglês ou espanhol, mesmo estando trabalhando no perímetro entre Belém e a Ilha de Algodal, no município de Marapanim, uma das rotas mais procuradas por turistas de todo o mundo no

nordeste paraense, assim como Salinópolis. Vale ressaltar, entretanto, que o ensino de línguas estrangeiras modernas somente se tornou obrigatório nas escolas brasileiras no ano de 2007, apesar de previsto na Lei de Diretrizes e Bases da educação nacional (LDB 9.394/96) desde 1996, pois esta lei estipulava um prazo de dez anos para adequação dos sistemas de ensino.

Podemos perceber, ainda na Tabela 02, quanto à escolaridade dos condutores que 74,36% dos associados da ATAC e 100% dos empregados da Modelo possuem Ensino Médio, correspondendo a um percentual de 90,82% do total de operadores com este nível de ensino. É importante frisar que o motivo pelo qual a Expresso Modelo somente emprega pessoal com Ensino Médio, segundo o próprio empregador, é o fato de entender que o trabalhador possuidor apenas Ensino Fundamental está abaixo das expectativas de resolução de problemas e de tratamento com os usuários, enquanto os de Nível Superior estão acima das necessidades da empresa. Isto significa dizer que, mesmo no circuito inferior, as possibilidades de inserção do trabalhador se dão em maior escala para os que alcançaram melhores ou maiores níveis de escolaridade. Porém a capacidade de inserção no mercado de trabalho terá como determinante as demandas do mercado.

Ainda assim, devemos ressaltar que os 7,69% de operadores com nível superior, aparecem apenas na ATAC, revelando de um lado a incapacidade do mercado em absorver a mão-de-obra existente no país levando o trabalhador a busca de alternativas de renda como o transporte alternativo (TA), bem como a impossibilidade de inserção destes trabalhadores nas empresas para assumir cargos e funções típicas de trabalhadores com menor escolaridade, principalmente pela não contratação por parte da empresa, pois o ônus relativo à habilidade de organização e associação em classe ou categoria trabalhista se torna mais iminente com a presença de tais indivíduos. Vale ressaltar, ainda, que apesar de considerarem os mais escolarizados como melhores na execução dos trabalhos, para empresas ou mesmo para as associações, possuir ou não curso superior não tem valor expressivo em termos de operação de transporte, haja vista que tais cursos são geralmente direcionados a áreas diversas, não correspondendo para a especificidade do transporte.

É fato que a qualidade dos serviços oferecidos depende em muito do nível de qualificação profissional dos trabalhadores. Logo, podemos concluir que a qualidade do tratamento imposto aos usuários bem como a qualidade do próprio transporte não satisfaz as condições desejáveis à prestação dos serviços.

4 – Qualidade do transporte realizado entre Belém e Castanhal pela Expresso Modelo e pela ATAC

Outro elemento relevante para se determinar a qualidade dos transportes é nível de satisfação dos usuários para com o serviço. Em nossa pesquisa constatamos que 100% dos passageiros entrevistados apontaram que um sistema de transporte de qualidade deveria suprir pelo menos dois dos seguintes fatores: 1) chegar ao destino no horário programado; 2) ter segurança durante todo o trajeto percorrido pelo veículo; e 3) que os veículos sejam confortáveis (entenda-se conforto como a confortabilidade do veículo e o tratamento aprazível dos operadores para com os passageiros). Isto significa dizer que transporte de qualidade corresponde em nossa pesquisa a *chegar ao destino no horário programado, com segurança e conforto*. Entretanto, no transporte paraense cada viagem pode se constituir numa verdadeira odisseia. Apesar dos avanços numéricos e, de certa forma, qualitativos ocorridos na década de 2000, é comum a quebra de veículos em viagem, o quantitativo de assaltos cresce anualmente, há falta de conforto para o usuário, entre outros problemas que vão para além da relação passageiro-veículo-condutor, como a já citada má conservação das rodovias e a falta de fiscalização eficiente com relação à lotação de veículos e atitudes de outros condutores no trânsito, justificando a afirmação de muitos passageiros ao se proclamarem ligeiramente satisfeitos com o serviço de transporte (66,7%) ao mesmo tempo em que ponderavam: *“poderia ser bem melhor!”*.

Os próprios representantes da Modelo e da ATAC, quando entrevistados, reconheceram que há debilidade no sistema e, que, parte dessa debilidade é de responsabilidade dos operadores. Nos períodos de alta temporada, por exemplo, julho e dezembro, e em datas comemorativas, como o Círio de Nazaré em Belém, uma das maiores festas religiosas do mundo, em outubro, a debilidade do sistema de transporte fica mais evidente pelo número de assaltos, carros quebrados e acidentes que aumenta vertiginosamente, segundo os próprios operadores.

Na Tabela 03 apresentamos a média anual de carros quebrados em circulação e de assaltos sofridos por ônibus e vans tanto da Expresso Modelo quanto da ATAC, representando uma avaliação da segurança e da qualidade oferecida pelo transporte de passageiros:

TABELA 03: Média anual de carros defeituosos 2004/2008

| OPERADOR | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | TOTAL | MÉDIA | % |
|-----------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|--------------|---------------|
| ATAC | 59 | 57 | 63 | 71 | 65 | 315 | 63,0 | 41,67 |
| MODELO | 83 | 86 | 91 | 96 | 85 | 441 | 88,2 | 58,33 |
| TOTAL | 142 | 143 | 154 | 167 | 150 | 756 | 151,2 | 100,00 |

Fonte: Pesquisa de campo realizada pelo autor

Como podemos observar na tabela 03, a frequência de carros defeituosos na ATAC, segundo a declaração da própria associação, foi em número de 63 por ano entre 2004 e 2008 (não há dados acerca dos anos anteriores). Considerando-se apenas a apresentação de problemas que inviabilizam a circulação do veículo ou cuja continuidade da viagem seja comprometida exigindo a substituição do veículo ou baldeação⁷ de passageiros, excluindo-se, desta forma, problemas eventuais como, por exemplo, o esvaziamento de pneu, pois pode ser resolvido de imediato pelos próprios operadores e não é registrado pela associação. A Modelo, por sua vez apresenta uma frequência superior a 88 carros quebrados em trânsito por ano, valendo também as premissas acima expostas com relação ao registro ou não dos eventos. Ressalte-se apenas que os custos de manutenção dos veículos na ATAC são de responsabilidade dos associados.

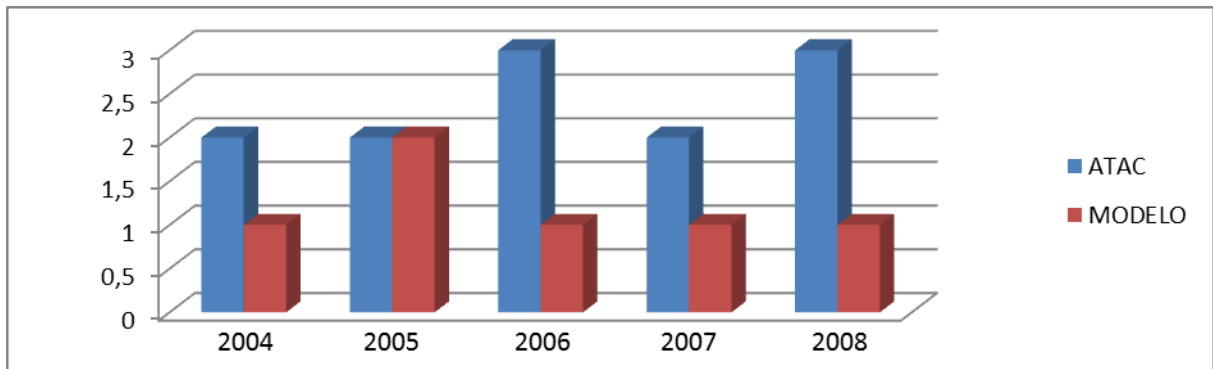
Associada à falta de manutenção e também à má educação ou formação insuficiente dos condutores, os transtornos referentes à quebra de veículos, pode e gera constantemente acidentes nas rodovias paraenses. Os dados desses acidentes foram por nós coletados junto à Polícia Rodoviária Federal (PRF) e constatamos que anualmente ocorrem pelo menos 03 acidentes com veículos de passageiros, o que consideramos um número alto, uma vez que os transportadores possuem uma estrutura logística voltada exclusivamente para o serviço a pessoas, valendo ressaltar que eventos de pequena monta, geralmente, por opção dos envolvidos, não são registrados na PRF, como forma de evitar os meandros burocráticos. Vejamos a tabela 04:

TABELA 04: Média anual de carros envolvidos em acidentes 2004/2008

| OPERADOR | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | TOTAL | MÉDIA | % |
|-----------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|--------------|---------------|
| ATAC | 02 | 02 | 03 | 02 | 03 | 12 | 2,4 | 66,67 |
| MODELO | 01 | 02 | 01 | 01 | 01 | 06 | 1,2 | 33,33 |
| TOTAL | 03 | 04 | 04 | 03 | 04 | 18 | 3,6 | 100,00 |

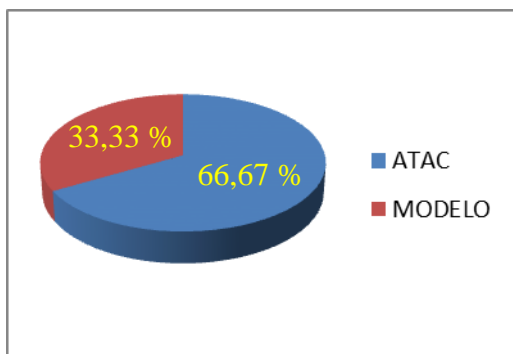
Fonte: Pesquisa de campo realizada pelo autor

⁷ Segundo o dicionário Aurélio da Língua Portuguesa (1999), baldeação é o ato ou efeito de baldear, passar de um lugar para outro, transferir bagagens ou passageiros de um veículo para outro.

GRÁFICO 03: Carros envolvidos em acidentes 2004/2008

Fonte: Pesquisa de campo realizada pelo autor

Como podemos observar, apesar da frota da ATAC (*vans* e micro-ônibus) representar somente 35,78% da frota de veículos que circulam entre Belém e Castanhal (Tabela 01), esta sofreu 12 de um total de 18 acidentes ocorridos entre 2004 e 2008 (Tabela 04), representando 66,67% das ocorrências com veículos de passageiros (Gráfico 04). O que revela um nível de vulnerabilidade bastante superior ao dos ônibus. Ressalte-se que foram considerados todos os acidentes ocorridos e declarados tanto pela ATAC quanto pela Modelo, e desconsiderados os dados da PRF referentes a acidentes ocorridos com veículos de outras empresas e associações que fazem transporte de pessoas para Belém, advindos de outras cidades do interior do Estado. Os acidentes foram incluídos nos cálculos, independente de vitimação ou não de pessoas. Valendo ressaltar que o número de vítimas fatais é superior quando os veículos envolvidos são *vans*, segundo dados da Polícia Rodoviária Federal e Corpo de Bombeiros Militar do Pará (Relatório 2008), isto devido inclusive à estrutura mecânica dos veículos de pequeno porte (VPP).

GRÁFICO 04: Percentual de acidentes envolvendo *vans* e ônibus 2004/2008

Fonte: Pesquisa de campo realizada pelo autor

Pelo exposto, consideramos o Transporte Alternativo, nesta rota, com risco duas vezes maior que o risco em se usar o transporte convencional. Pois mesmo tendo frota menor, representando metade da frota convencional, o TA sofreu duas vezes mais acidentes. Fato que pode ser explicado por diversos motivos como a falta de regularidade nos horários, o trabalho exaustivo dos associados, entre outros, mas principalmente pela forma de rendimento do autoviário: para obter lucratividade é necessário que o autoviário transporte o maior número possível de passageiros, levando-o a investir em uma literal corrida por clientela, já que não possui salário fixo ou pré-determinado.

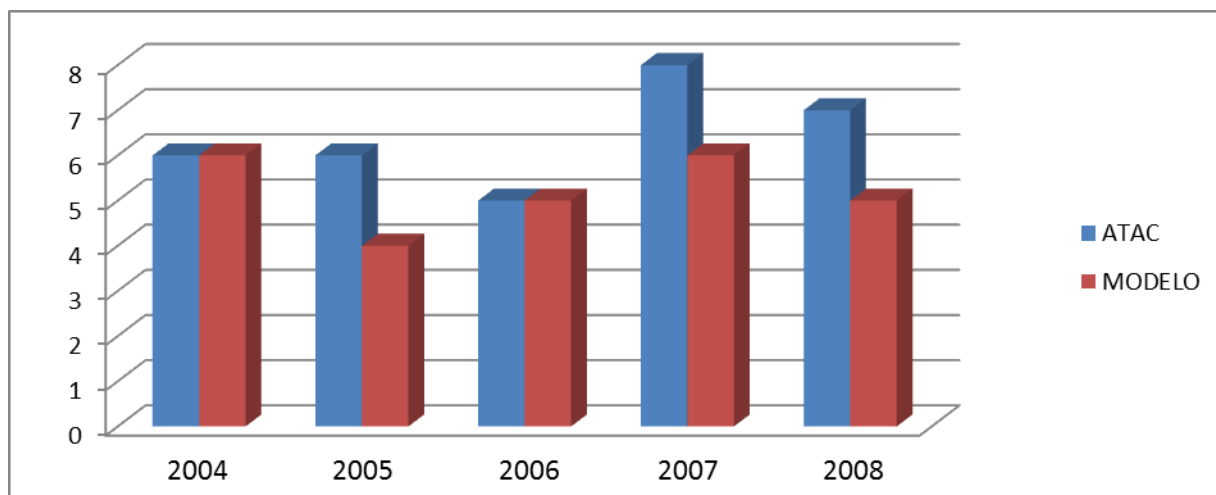
Nesta corrida por clientela, *vans* e micro-ônibus tornam-se também mais vulneráveis à ação de assaltantes, pois, ao permitirem embarque de pessoas em qualquer perímetro do trajeto veicular, facilitam a entrada de suspeitos em lugares desertos ou de reconhecida ocorrência de eventos criminosos, como os perímetros de entrada dos bairros Jaderlândia e Santa Catarina em Castanhal e dos bairros conhecidos como Cidade Nova⁸ em Ananindeua. Perímetros estes avaliados como violentos pelos próprios operadores de transporte, tanto da ATAC como da Modelo. A este respeito, alguns motoristas afirmam não parar para embarcar passageiros nestes perímetros, exceto quando estão “*batendo lata*”, expressão utilizada pelos autoviários para se referir ao veículo vazio ou com poucos passageiros em períodos de baixa temporada. Vejamos a Tabela e o gráfico abaixo referente ao número de assaltos a *vans* e ônibus entre os anos de 2004 e 2008, valendo ressaltar que estes números foram obtidos a partir de declarações da ATAC e da Expresso Modelo Ltda., não ocorrendo a pesquisa de comprovação em Boletins de Ocorrência Policial, uma vez que muitos assaltos não são registrados oficialmente, por falta de credibilidade nas condições que a polícia oferece para solução dos problemas e na possibilidade de reaver os bens e valores subtraídos, situação declarada pelos autoviários.

TABELA 05: Média anual de assaltos a ônibus e vans 2004/2008

| OPERADOR | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | TOTAL | MÉDIA | % |
|-----------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|--------------|---------------|
| ATAC | 06 | 06 | 05 | 08 | 07 | 32 | 6,40 | 55,17 |
| MODELO | 06 | 04 | 05 | 06 | 05 | 26 | 5,20 | 44,83 |
| TOTAL | 12 | 10 | 10 | 14 | 12 | 58 | 11,60 | 100,00 |

Fonte: Pesquisa de campo realizada pelo autor

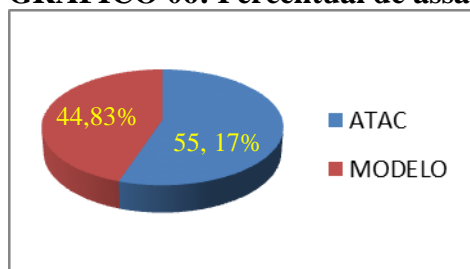
⁸ Ananindeua, município conturbado da região metropolitana de Belém, possui 08 bairros denominados de Cidade Nova, sendo identificados por números, por exemplo, Cidade Nova 4.

GRÁFICO 05: número de assaltos sofridos por vans e ônibus de 2004 a 2008

Fonte: Pesquisa de campo realizada pelo autor

Outro fator determinante para o não registro de Boletins de Ocorrência quando da incidência de assaltos é o fato de muitos autoviários operarem em completa clandestinidade, assim, ao sofrerem assaltos, costumam não oficializar procedimentos junto à polícia civil do estado a fim de não serem detectados pela ARCON como operadores sem credenciamento. Estes não fizeram parte do rol comparativo de assaltos entre ônibus convencionais, vans e micro-ônibus de nossa pesquisa.

Podemos observar, a partir da tabela 05 e do gráfico que a ATAC, como já frisado, possuindo frota correspondente numericamente à metade da frota da Modelo, sofreu mais assaltos que esta, sofrendo 32 assaltos entre os anos de 2004 e 2008, contra 26 assaltos sofridos pela Modelo, correspondendo a uma média anual de 55, 17% e 44,83% respectivamente, reforçando nosso posicionamento quanto à necessidade de melhoria na qualidade dos transportes e ainda da maior vulnerabilidade do transporte alternativo, quando comparado ao transporte formal, em relação aos riscos da sociedade contemporânea.

GRÁFICO 06: Percentual de assaltos em vans e ônibus 2004-2008

Fonte: Pesquisa de campo realizada pelo autor

Seguindo nossa análise das condições do transporte oferecido entre Belém e Castanhal, passemos à análise da idade da frota tanto da ATAC quanto da Expresso Modelo Ltda., que a nosso ver constitui também um fator determinante para a qualidade do trabalho e dos serviços ofertados.

Segundo resolução 001/2003 da ARCON, os veículos do Transporte Alternativo, podem ser autorizados com até 07 (sete) anos contados da data de sua fabricação, ou seja, podem ser utilizados até 08 (oito) anos de idade, quando então não mais receberão autorização para transportar passageiros em função dos riscos e da oferta de conforto ao passageiro. Enquanto, para o Transporte convencional este prazo é de 10 (dez) anos (Res. 001/2000). Porém, a expresso Modelo afirma usar os carros por no máximo 07 (sete) anos, e a ATAC, por no máximo 04 (quatro) anos, o que explicaria a maior quantidade de quebra de veículos em circulação apresentada pela Modelo em relação à ATAC (Tabela 03), uma vez que o intenso uso provoca considerável desgaste de peças e equipamentos da frota. Na Tabela 06 temos uma matriz da idade média da frota utilizada pelos operadores de transporte de passageiros:

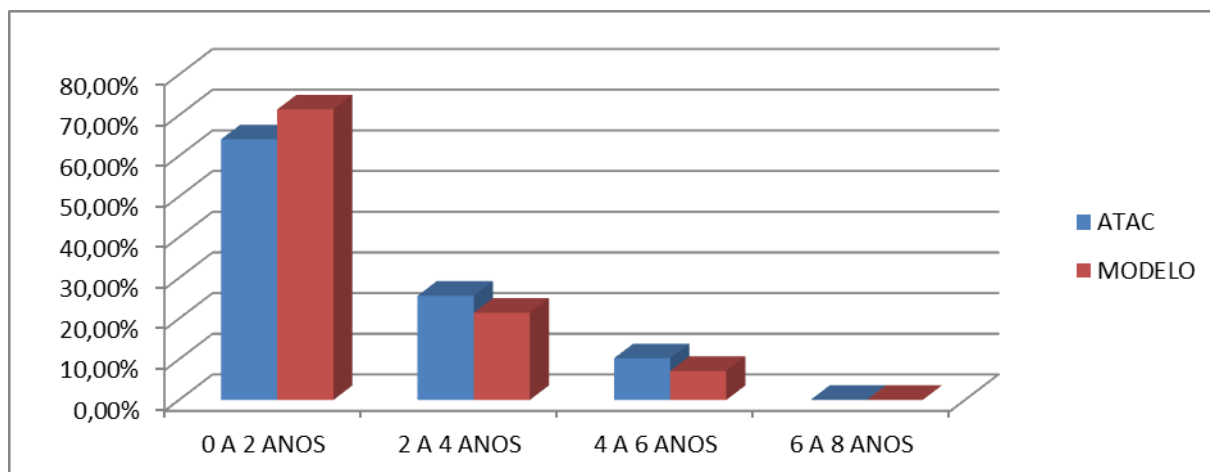
TABELA 06 – Idade da frota declarada pelas operadoras em 2008

| <i>IDADE</i> | <i>ATAC</i> | | <i>EXPRESSO MODELO</i> | |
|---------------------|--------------------|----------------|-------------------------------|----------------|
| 0 — 2 | 25 | 64,10% | 50 | 71,43% |
| 2 — 4 | 10 | 25,64% | 15 | 21,43% |
| 4 — 6 | 4 | 10,26% | 5 | 7,14% |
| 6 — 8 | 0 | 0,00% | 0 | 0,00% |
| TOTAL | 39 | 100,00% | 70 | 100,00% |

Fonte: Pesquisa de campo realizada pelo autor

Pela tabela 06, a ATAC, está atuando em 2009 com 64,10% de carros novos, com idade inferior a dois anos enquanto a modelo possui 71,43% dos veículos novos. Podemos perceber que há um ajustamento à Resolução nº 001/2003 da ARCON, pois veículos comprados anteriormente ao ano de 2003 completariam 07 (sete) anos em 2010 e deveriam, portanto, ser substituídos.

Na mesma tabela observamos que 10,26% dos carros da ATAC e 7,14% dos carros da Modelo têm idade média de 05 (cinco) anos, o que representa uma possibilidade de adequação em curto prazo. Porém, por questões econômicas, esta frota somente será renovada por volta do ano 2015, haja vista que ainda estará em consonância com a referida Resolução.

GRÁFICO 07: Idade da frota que circula entre Belém e Castanhal (2008)

Fonte: Pesquisa de campo realizada pelo autor

O maior questionamento, neste ponto, é que quando as empresas ou associações renovam sua frota, os veículos antigos são vendidos para um mercado crescente, o mercado do operador “Clandestino” de transporte alternativo, que sem condições econômicas de adquirir veículos novos, financia veículos usados advindos das empresas ou associações para promover o transporte de passageiros. Em outras palavras, os veículos danificados pelo intenso uso não saem de circulação, passando a compor a precariedade do sistema.

Tanto a Expresso Modelo Ltda. quanto a ATAC, responderam que a presença dos “clandestinos” atuando nas rotas é o principal problema do sistema de transporte, pois estes atuam de maneira completamente irregular e prejudicam não somente a lucratividade, mas também a qualidade do transporte oferecido. Vale notar que, na concepção destas instituições as rotas deveriam ser exclusivas, mesmo em se considerando um ponto contraditório no discurso da ATAC, uma vez que esta se afirmou como prestadora de serviços de transporte exatamente atuando onde ocorria exclusividade da Expresso Modelo até meados da década de 1990. E ainda, que muitos veículos de TA são adquiridos destas operadoras pelos clandestinos.

Segundo estas instituições, ATAC e Modelo, em algumas rotas, chegam a operar mais de 70 carros transportando passageiros de maneira completamente clandestina, ou seja, não estão vinculados à empresas, nem à associações regularmente reconhecidas pela ARCON. Este fato tem gerado protestos requerendo do Estado um posicionamento radical quanto à clandestinidade de muitos operadores de vans, ônibus e micro-ônibus bem como revela a necessidade de planejamento territorial do transporte de pessoas na região. Pois, a rede de transporte, neste sentido, constitui a concretização do conflito territorial entre Estado, empresas e associações na rodovia. Comumente os protestos são marcados por bloqueio de

vias públicas, passeatas e “buzinaços” em diversos lugares desde 1998. É bom lembrar que a rodovia enquanto componente do sistema objetos que dão sentido ao espaço de circulação, não pertence a um ou a outro agente do conflito: a rodovia não é objeto privativo desta ou daquela instituição e sim uma rodovia pública.

Ambos os entrevistados, ATAC e Modelo, apontam também como segundo maior empecilho ao desenvolvimento e execução do transporte no Estado do Pará o péssimo estado de conservação das estradas e rodovias, geralmente esburacadas e mal sinalizadas, apesar dos investimentos anualmente declarados pelos governos como gastos com estradas e rodovias e também da alta carga tributária aplicada sobre bens (veículos) e serviços (circulação), não são visíveis as melhorias na infraestrutura de transporte e circulação no perímetro Belém-Castanhal. Segundo as instituições o modelo de manutenção é somente curativo, com medidas como, veda-trincas e tapa-buracos, constituindo operações paliativas e de pouco resultado prospectivo, pois mantêm a mesma estrutura ou ainda uma estrutura inferior.

A falta de investimentos em vias de circulação é comum nas grandes cidades brasileiras, onde o trânsito se apresenta cada vez mais caótico e cheio de pseudossoluções, como rodízio de placas, utilizado em São Paulo, por exemplo, pois os cidadãos passam a possuir mais de um carro para driblar os dias nos quais não podem circular com determinadas placas, ou limitação dos horários de circulação de caminhões nas rodovias, pois atrasa entregas e sacrifica a rotina dos caminhoneiros.

Com relação aos recursos que poderiam ser utilizados em infraestrutura, muito se questiona acerca dos tributos cobrados de proprietários de veículos, e altas rendas, entre outros, no estado do Pará, onde as rodovias são públicas, e em outros estados do Brasil. Pois, enquanto em estados como Goiás o Imposto Sobre Propriedade de Veículos Automotores - IPVA de um ônibus e uma *van* custam em média R\$ 1.650,00 e 680,00, respectivamente, no Pará são pagos medianamente R\$ 2.000,00 e R\$ 800,00. Porém, a qualidade das estradas naquele Estado é indubitavelmente superior à do Pará. Apesar de ser o imposto, em essência conceitual, a espécie de tributo não vinculado, não podendo, portanto, ter seus valores previamente direcionados em seu recolhimento, vale questionar o recolhimento de altas tarifas do IPVA diante das péssimas condições das vias públicas em geral. Aliás, no Brasil a qualidade das rodovias públicas é sempre questionada por concentrarem grandes quantidades de investimentos e ainda serem parte da justificativa para cobrança de tributos diversos. Em alguns Estados onde as rodovias são, em parte, privatizadas as estradas apresentam melhores condições de conservação, entretanto constam de altas taxas de pedágio. Ressalte-se que além

dos custos usuais de manutenção dos veículos, o pedágio constitui custo extra para quem deseja usar as rodovias.

A respeito dos valores de mercado dos veículos utilizados tanto pela ATAC quanto pela Expresso Modelo Ltda., traçamos na tabela 07, uma comparação com a finalidade de estabelecermos os diferenciais entre o poder aquisitivo dos indivíduos associados em relação ao poder da grande empresa, bem como dos valores dos tributos anuais pagos pela propriedade dos veículos. Sem esquecer que adquirir um veículo para atuar no transporte de passageiros é, sem sombra de dúvidas, um negócio lucrativo e, ainda, poder vendê-lo quando não mais for aceito seu credenciamento para transportar pessoas é garantia de transformação de bens cujo usufruto já tenha sido exercido, em capital circulante, ressalvada, claro a alíquota anual de depreciação, que no Brasil é de 20% para veículos de transporte. Aliás, alguns autoviários possuem mais de um veículo, credenciado sob outra razão social, obviamente, pois cada associado da ATAC somente pode credenciar um único veículo para atuar no transporte alternativo para que não ocorra acentuado desnível no processo de capitalização dos associados. Esta prática, apesar de nitidamente irregular pelo estatuto da associação foi confirmada, em caráter de denúncia, por alguns autoviários.

TABELA 07 – Preços de mercado para ônibus, micro-ônibus e vans 0 km em 2009.

| TIPO DE VEÍCULO | OPCIONAIS | VALOR MÉDIO DOS VEÍCULOS EM R\$ | IPVA MÉDIO DOS VEÍCULOS NO PARÁ R\$ |
|-------------------------|--|--|--|
| Ônibus 53 lugares | Ar condicionado/ Direção hidráulica | 300.000,00 | 2.040,00 |
| Micro-ônibus 22 lugares | Ar condicionado/ Direção hidráulica | 145.000,00 | 1.025,00 |
| Van 18 lugares | Ar condicionado/ Direção hidráulica | 122.000,00 | 850,00 |

Fontes: Detran-PA, ATAC, Expresso Modelo Ltda.

Como podemos observar, na tabela 07, um ônibus de grande porte com 53 lugares, equipado com ar-condicionado, direção hidráulica e movido a diesel, custa em torno de R\$ 300.000,00 e tem um IPVA anual de aproximadamente R\$ 2.040,00, ou seja, praticamente o dobro do custo de um micro-ônibus, do tipo utilizado pela ATAC (R\$ 145.000,00 e R\$ 1.025,00 – valor do veículo e valor do IPVA respectivamente), e quase três vezes o valor de uma van (R\$ 122.000,00 e R\$ 850,00), mesmo assim a capacidade de renovação da frota veicular da Expresso Modelo é muito maior por conta da possibilidade de financiamento empresarial junto a grandes instituições financeiras. Na ATAC, por sua vez, cada associado

deve renovar ou trocar seu veículo por contra própria, seja com capital próprio, seja com recursos de financiamentos bancários, mas sempre dentro da perspectiva do crédito individual.

Apesar do alto custo de um veículo para transporte de passageiros, o mercado de transporte alternativo tende a inflar, pois, em tese qualquer pessoa pode adquirir um veículo destes e passar a atuar no transporte de passageiros, inclusive com financiamentos obtidos através de programas de crédito e microcrédito como o Programa de Geração de Emprego e Renda (PROGER) do governo federal, instituído em 1994, que financia carros, motocicletas e outros bens para trabalhadores impossibilitados de comprovar renda, mas que comprovadamente tenham como objetivo, na aquisição do bem, a perspectiva do trabalho, ou seja, o trabalhador recebe financiamento para aquisição de veículos sem comprovação de renda desde que este veículo seja utilizado como objeto de trabalho, como é o caso dos mototaxistas, ou outros autoviários. Os recursos deste programa são provenientes do Fundo de Amparo ao trabalhador (FAT). A taxa de juros do PROGER é sempre inferior à taxa de financiamentos comuns, *leasing* e outros.

Outra forma de aquisição de veículos para o transporte de passageiros é através de recursos próprios, prática alavancada, sobretudo, com os incentivos fiscais concedidos ao mercado automobilístico. Medida econômica sobremaneira adotada pelo governo brasileiro como mecanismo para manter a dinamicidade da economia nacional, como, por exemplo, do final de 2008 até início de 2010, quando da redução ou mesmo isenção total do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para diversos bens, inclusive veículos de passeio e de carga como caminhões. Tal medida foi viabilizada como forma de aquecimento da economia nacional, cujo “carro chefe” é este setor industrial, o automobilístico, e tentativa de superação da crise internacional deflagrada após a falência do banco americano *Lehman Brothers*.

Com relação ao processo de capitalização dos autoviários associados da ATAC, quando inquiridos sobre a possibilidade de perdas econômicas ou prejuízos ao adquirir veículos para trabalhar com transporte alternativo, todos são categóricos em afirmar “.... *Ah! Um carro deste aqui se paga por ele mesmo muito antes do prazo!*”. Prazos estes que têm se ampliado ano após ano com as demandas, de um lado, da indústria automobilística que busca alcançar mercados consumidores, de outro, da população que busca adquirir bens de consumo neste caso de capital, haja vista que as *vans* serão utilizadas para exploração de atividade econômica e não para o uso pessoal. Os prazos para pagamento de um veículo eram de até 36 meses em meados da década de 1990, em meados da década de 2000 estes prazos alcançaram prestações de até 80 meses e são mantidos até hoje.

Entretanto, atualmente, os autoviários associados à ATAC tentam impedir a expansão do transporte alternativo, reduzindo a possibilidade de associação de novos indivíduos, apesar de reconhecerem a insuficiência da oferta de transportes na mesorregião metropolitana de Belém e em outras áreas do estado. Pois, ao serem interrogados acerca do atendimento por completo da demanda de passageiros, todos afirmam em alguns momentos que a frota é insuficiente, mas noutros momentos das entrevistas, todos se posicionam contra a ampliação da frota, com frases como: “... tá bom do jeito que tá... se aumentar as vans, aí... complica! Por que se a gente não andar com os carros cheios, não dá”. Por isso, os autoviários investem resistência e luta contra o que eles próprios chamam de “clandestinos”.

Fica evidente, portanto a concepção de propriedade das vias, primeiro pelas empresas e posteriormente, de maneira complementar pelas associações de transporte alternativo. O que constitui um duplo equívoco, posto que as vias sejam públicas e não privadas desta ou daquela instituição.

5 – Satisfação dos usuários de transporte público de passageiros na mesorregião metropolitana de Belém

O nível de satisfação do usuário do transporte público na mesorregião metropolitana de Belém foi avaliado na pesquisa com os conceitos “péssimo”, “ruim”, “bom”, “excelente”. Na tabela 08, podemos observar que não ocorreram classificações do transporte com o conceito excelente. Sendo que 21,57% avaliam o sistema como péssimo e 52,94%, como ruim, totalizando um quantitativo de 74,51% de insatisfação com os transportes públicos de passageiros. Enquanto 25,49% avaliaram como bom, demonstrando que mesmo partindo do senso comum, a população não vê eficiência na circulação de pessoas entre Belém e Castanhal. Leve-se ainda em consideração que, os 25,49% que conceituaram o transporte como “bom”, reivindicam por melhorias quanto à segurança, tratamento dos passageiros e rapidez da circulação, entre outras.

TABELA 08 – Satisfação dos usuários do transporte público de passageiros

| CONCEITOS | FREQUÊNCIA | % |
|------------------|-------------------|---------------|
| Péssimo | 44 | 21,57 |
| Ruim | 108 | 52,94 |
| Bom | 52 | 25,49 |
| Excelente | 0 | 0,00 |
| TOTAL | 204 | 100,00 |

Fonte: Pesquisa de campo realizada pelo autor

Quanto à preferência dos usuários na utilização dos transportes pudemos constatar que existem cinco classes de opiniões: 1) pessoas que utilizam somente o transporte alternativo (TA), ou por falta de opção ou pela opção de não utilizar o transporte convencional; 2) pessoas que utilizam somente o transporte convencional, valendo destacar que estas o fazem somente por opção e não por falta de atendimento do TA; 3) pessoas que usam ambos, mas dão preferência ao TA; 4) pessoas que usam ambos, mas dão preferência ao convencional e; 3) pessoas que usam ambos sem distinção.

Na tabela 09 podemos observar que somente 10,78% dos usuários optam pelo uso de apenas uma das formas de transporte, sendo 3,92% pelo uso exclusivamente de TA e 6,86% de convencional. Isto está diretamente ligado a aspectos individuais, como por exemplo, usuários que possuem algum tipo de conexão com a forma de transporte a qual optam, seja por parentesco com operadores ou por regalias concedidas, como viagens gratuitas, caso dos militares, ou com tarifa reduzida, caso de estudantes universitários que pagam metade da tarifa ao utilizarem a expresso Modelo.

TABELA 09 – Preferência dos usuários pelas formas de transporte

| PREFERÊNCIA DOS USUÁRIOS | FREQUÊNCIA | % |
|---------------------------------------|-------------------|---------------|
| Usam somente TA | 8 | 3,92 |
| Usam somente convencional | 14 | 6,86 |
| Usam ambos, mas preferem TA | 55 | 26,96 |
| Usam ambos, mas preferem convencional | 58 | 28,43 |
| Usam ambos sem distinção | 69 | 33,82 |
| TOTAL | 204 | 100,00 |

Fonte: Pesquisa de campo realizada pelo autor

Ao mesmo tempo, observamos que o uso de ambas as formas de transporte soma um percentual de 89,21%, demonstrando que a complementaridade nos constitui um dado do território, uma variável a ser considerada nos planos e planejamentos oficiais.

Quanto à conveniência do uso dos transportes 26,96% preferem utilizar o transporte alternativo (TA), apesar de usarem frequentemente o convencional. Segundo depoimentos esta preferência se justifica pela maior rapidez do TA em relação a este último. Em contrapartida, 28,43% preferem utilizar o convencional, justificando com a ideia de maior segurança, apesar de maior lentidão.

6 - Considerações

Pelo exposto, concluímos que as condições de oferta do transporte entre Belém e Castanhal são precárias do ponto de vista da fluidez do espaço, da confortabilidade para os usuários, do tratamento e satisfação dos mesmos. Podemos citar alguns elementos, não causadores, mas componentes desta precariedade como, por exemplo, a má formação dos condutores nas autoescolas e a baixa escolarização dos mesmos; os problemas da violência contra passageiros e autoviários potencializados pela fragilidade da segurança nos transportes, que não constituem mazelas exclusivas dos transportes, são antes da sociedade capitalista brasileira tardia, acentuados pelo desenvolvimento desigual das cidades e como tal a escassez de postos de trabalho e o consumo desigual do desenvolvimento, que podemos considerar, em muitos casos como um (des)envolvimento dos vetores de modernização econômica com as necessidades sociais e econômicas das populações locais.

O transporte alternativo, executado pela ATAC, em conjunto com o transporte formal, executado pela Expresso Modelo Ltda., condicionam a circulação entre Belém e Castanhal às características do circuito inferior da economia, uma vez que contribua para viabilizar o espaço de circulação à exploração capitalista, com características tipicamente identificáveis como dos países subdesenvolvidos. Tais características também contribuem para que identifiquemos o espaço de circulação em análise como esquizofrênico.

O aumento dos prazos de pagamento para aquisição de veículos são, em primeiro plano, uma adequação da grande empresa automobilística ao baixo poder aquisitivo dos indivíduos. Valendo lembrar que a lógica das linhas de crédito se realiza em apoderar-se do indivíduo o trabalho que ele realizará a longo prazo, a renda ou bem de capital que ele ainda não possui: arrebatar o ainda não produzido. Em segundo lugar, o crédito constitui uma perspectiva falseada de aumento do poder aquisitivo da população para manutenção dos níveis de consumo na economia do país.

Remetendo-se ao usuário dos transportes, observamos que este se encontra insatisfeito com o sistema de transporte e que faz uso do transporte alternativo regularmente, incluindo-o

como elemento de articulação técnica na mesorregião metropolitana de Belém, ou seja, uma variável a ser considerada nos planos e planejamentos do poder público para os transportes e também para o desenvolvimento regional e urbano.

Por tudo, caracterizamos o transporte alternativo como componente do circuito inferior da economia e, no capítulo seguinte, traçaremos a crítica ao modelo de desenvolvimento adotado no Brasil, haja vista as seguidas tentativas de adequação do território ao capital, inclusive com políticas fiscais direcionadas a um desenvolvimento orientado para o exterior em detrimento ao desenvolvimento regional orientado à melhoria das condições sociais locais.

CAPÍTULO III – TRANSPORTE ALTERNATIVO DE PASSAGEIROS: UMA NOVA VARIÁVEL ESPACIAL NA METRÓPOLE

1– Introdução

No capítulo anterior, expomos e analisamos os dados coletados em campo acerca do sistema de transporte na região metropolitana de Belém, demonstrando, quantitativamente a precariedade deste sistema, com base na oferta de horários, qualificação dos autoviários, idade da frota de veículos - riscos aos quais os usuários estão constantemente expostos - e satisfação dos mesmos quanto aos serviços oferecidos. Neste terceiro capítulo, propomos que o transporte alternativo seja considerado como uma nova variável em análises dos espaços de circulação no estado do Pará, principalmente, em políticas, planos e planejamentos para os transportes públicos.

2 – As políticas de transporte no estado Pará

Em Belém, Metrópole da Amazônia, o desenvolvimento dos transportes metropolitanos foi objeto de preocupação de alguns planos que visavam projetar todo o sistema de transportes e eliminar obstáculos, produzir um sistema de circulação capaz de dinamizar, dar velocidade às relações na região que dependam de eficiência dos transportes. Dentre estes podemos citar o Plano de Diretor de Transportes Urbanos (PDTU), o Via Metrópole e, na atualidade, o que se está denominando de Ação Metrópole. Estes três grandes planos inauguraram a tomada de atitudes na busca de solucionar os problemas de circulação urbana e interurbana do Pará.

2.1 - O Plano Diretor de Transportes Urbanos (PDTU)

O Plano Diretor de Transportes Urbanos (PDTU - 1991), elaborado por técnicos da então Secretaria Executiva de Desenvolvimento Urbano (SEDURB) em conjunto com a *Japan International Cooperation Agency* (JICA), propôs um plano de ação em torno da reorganização do trânsito da Região Metropolitana de Belém (RMB). O programa tinha por objetivo interferir em todos os Municípios da Região Metropolitana, com reformulação de todo o sistema de tráfego, incorporação de tecnologias e implantação de infraestrutura. Na diagnose inicial, este plano constatou a insuficiência de ligação entre a Primeira Léguas

Patrimonial de Belém e a Área de Expansão da região metropolitana, afirmando que esta insuficiência precisaria ser enfrentada sob o risco de, futuramente, Belém literalmente estacionar. Naquele momento, além da proposta de implantação do sistema integrado de transporte coletivo, foi sugerida a primeira diretriz da Avenida Independência, como via alternativa ao corredor BR-316 e Almirante Barroso, para a demanda de circulação advinda de Ananindeua, seguindo a faixa de domínio da linha de transmissão da ELETRONORTE, dos bairros Cidade Nova até o final do Igarapé São Joaquim.

Um dos aspectos importantes do PDTU foi considerar o transporte fluvial urbano, comum na Belém insular, como uma alternativa para funcionar integradamente ao sistema de transporte na metrópole. O transporte fluvial é essencial à circulação em Belém, entretanto foi desconsiderado nos planejamentos por muito tempo. O PDTU de 1991, apesar de propor ações que poderiam solucionar parte dos problemas de circulação em Belém, foi consumido pela falta de realização das propostas, transformando-se em um plano não executado, um plano que não saiu do papel. Porém, algumas obras e ações realizadas no estado tem relação direta com este plano, como é o caso das obras da alça rodoviária (Alça Viária).

O projeto SIP - Sistema de Integração do Pará/Alça Viária, que liga Belém a Barcarena, Cametá e outras cidades economicamente importantes do estado, tem conexão direta com o PDTU. O SIP provocou grande alteração de fluxo do trânsito na área metropolitana, uma vez que canalizou o fluxo de circulação, antes dependente do sistema portuário de Belém, para o complexo viário do entroncamento. A Alça Viária inclui quatro grandes pontes sendo, uma sobre o rio Guamá, duas sobre o rio Moju e uma sobre o rio Acará, além de quatro trechos rodoviários.

A ponte sobre o rio Guamá é a obra principal do Sistema de Integração do Pará-SIP/Alça Viária, com 1.976,8 m. A ponte Moju/Cidade e a Moju/Alça têm, cada uma, 868 m de extensão, e a sobre o rio Acará, 756 m. São ainda 66 km dos trechos rodoviários.

Para a elaboração do estudo de viabilidade econômica do PDTU - Plano Diretor de Transportes Urbanos da Região Metropolitana de Belém o governo do estado celebrou, em 2003, parceria com a Agência de Cooperação Internacional do Japão (JICA).

A Alça Viária foi construída com o intuito de integrar efetivamente os municípios da região metropolitana de Belém, possibilitando o processo de expansão urbana em direção vetorial diferente da BR-316, pois com a abertura dos eixos rodoviários, áreas marginais à Alça passaram a sofrer processos de ocupação. Tais investimentos concentraram-se na adequação do território para o transporte de cargas, uma vez que esta obra de infraestrutura foi desenvolvida para ligar, de forma mais rápida, o porto de Vila do Conde – um dos maiores

terminais de carga do estado, com capacidade de atracação para navios de até 60 mil toneladas – à Belém e para facilitar a conexão da capital ao polo industrial de Barcarena.

Para o Governo do Estado, projetos como a Alça Viária e a Avenida Independência são considerados prioritários e estratégicos, uma vez que seriam, segundo o PDTU, capazes de dar conexão ao espaço paraense. Entretanto, esta conexão não se revela ainda como a produção de infraestrutura suficiente à flexibilização do espaço de circulação. Vale ressaltar que estes projetos estavam indicados nas diretrizes do PDTU desde 1991 e neste período o transporte alternativo, não existia através de VPP.

Em 2001, os órgãos gestores do PDTU (SEPE/NGTM), constataram que o deslocamento de usuários no sistema de transporte coletivo em Belém apresenta alta demanda em direção ao centro da cidade, onde está localizada a maior concentração de atividades terciárias e, como não há nenhuma forma de integração dos transportes coletivos, ocorre saturação dessas rotas, com grande quantidade de veículos trafegando ao mesmo tempo, especialmente por conta do aumento da circulação de mercadorias, pessoas e serviços.

O PDTU justifica, ainda, a necessidade de retificação das rotas e reestruturação dos corredores, pois devido à saturação, muitos ônibus que circulam em tais rotas chegam ao centro de Belém com apenas 27% de sua lotação, ocasionando baixa lucratividade. Por esta justificativa, fica clara a opção em beneficiar o grande empresário, proprietário de ônibus, com as obras infraestruturais para o transporte em Belém.

Outro elemento a se considerar, segundo a SEPE (Secretaria de Estado de Projetos Estratégicos), que assumiu a gestão do PDTU em sua versão década de 2000, é a grande área de expansão das demandas por transporte a partir do complexo viário do entroncamento, limite entre os municípios de Belém e Ananindeua, onde o movimento pendular diário de pessoas, serviços e cargas, provocou a já citada saturação do tráfego na Avenida Almirante Barroso, na Rodovia Augusto Montenegro e na BR-316, evidenciando a incapacidade dessa rede em atender à demanda de tráfego atual e futura de Belém, da região metropolitana e do estado do Pará como um todo.

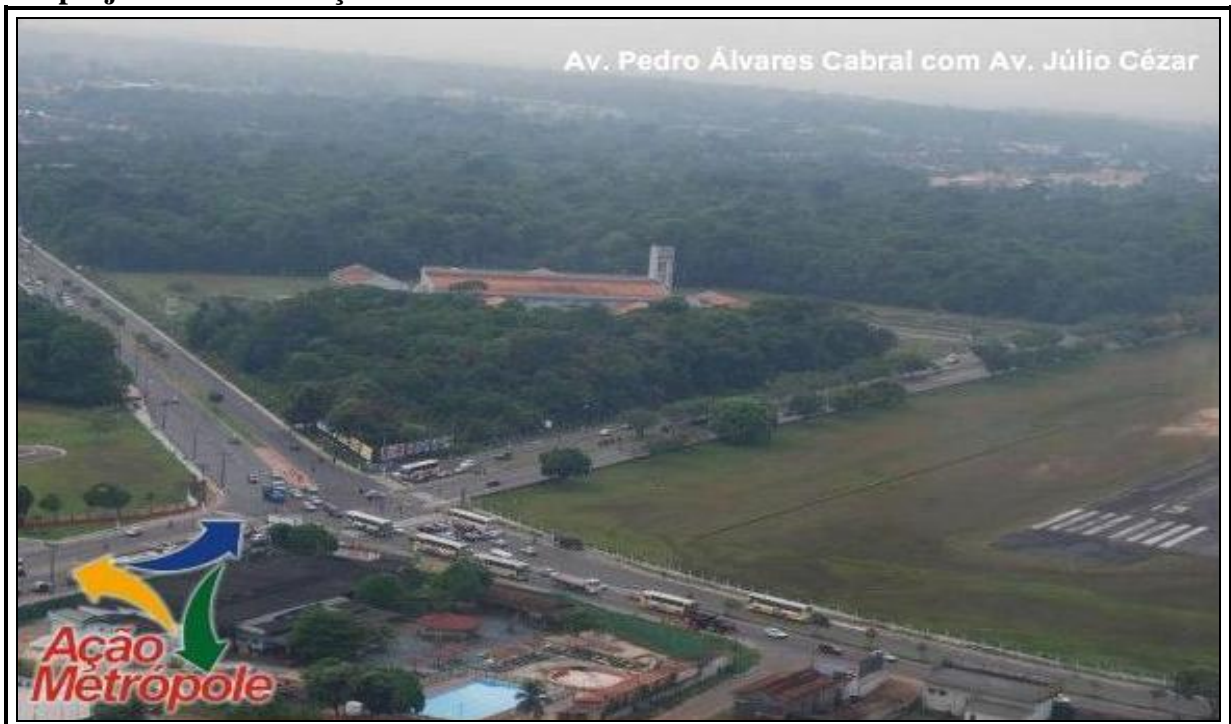
Ainda de acordo com dados do PDTU, a Avenida Almirante Barroso chega a registrar congestionamentos diários de sete quilômetros no pico da manhã, no sentido bairro-centro e em sentido oposto no pico da tarde. E, em nossa pesquisa de campo, constatamos que tais congestionamentos se prolongam por até 20 km, chegando até a cidade de Marituba, nos finais de semana e feriados, ida e volta. Situação quotidianamente potencializada pelas constantes quebras de veículos, pois não há vias por onde se possa desviar o tráfego principalmente em direção ao interior do estado, ou do interior à capital.

2.2 – Via Metrópole

A partir de 2003, o PDTU, passou a se chamar “Via Metrópole”, para demonstrar perspectivas de inova o, entretanto foi considerado apenas como uma atualiza o do Plano Diretor de Transportes Urbanos de 1991. Esta versão do PDTU visava adequar a moderniza o dos espaços em fun o do crescimento em progressão geométrica da demanda pelos transportes e da progressão aritmética da oferta dos mesmos.

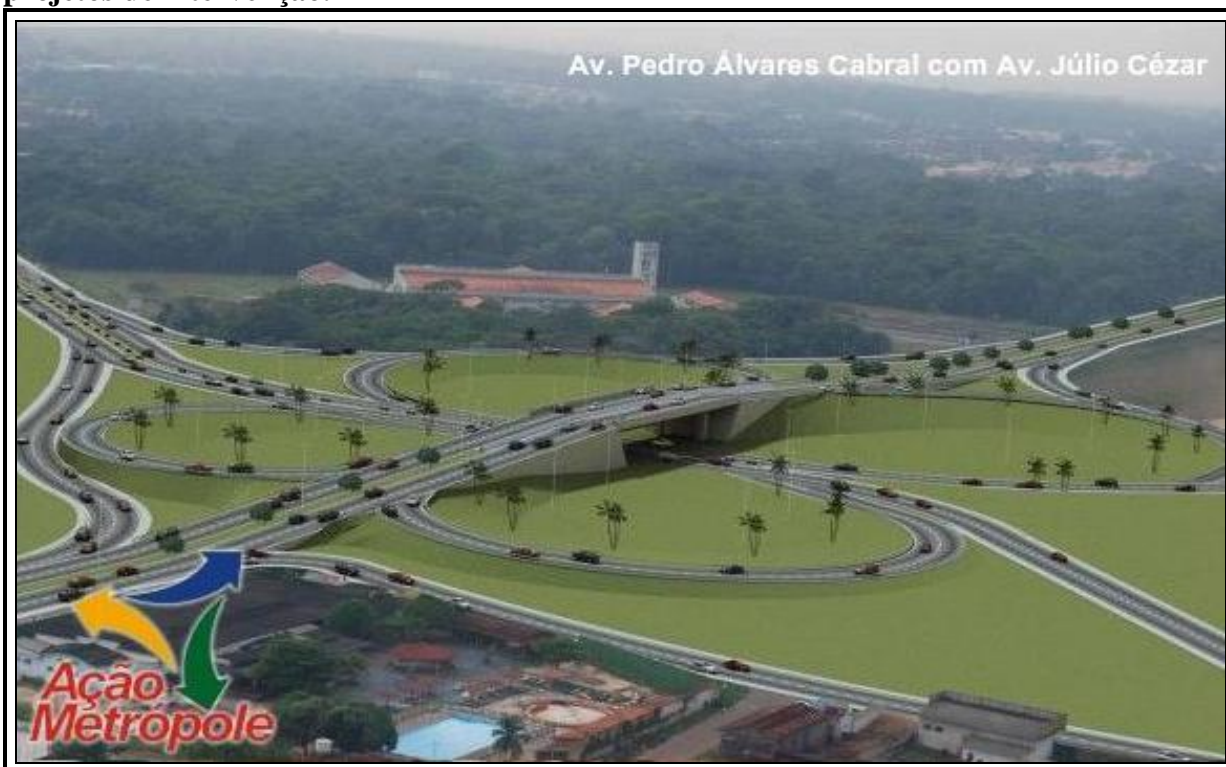
Concebido no início dos anos 2000, o projeto retomava em bases muito similares as concep es do PDTU/91, com propostas de reorganiza o do trânsito, aplica o e investimentos em infraestrutura e política para o transporte público. Porém se revelou, também, insuficiente para dar a fluidez necessária ao espaço metropolitano e, ainda, incapaz de solucionar questões técnicas, estruturais e principalmente políticas do cenário paraense, ficando também consumido na falta de realiza o das a es propostas. Vejamos as principais:

FIGURA 04 – Cruzamento da Av. Pedro  lvares Cabral com a Av. Júlio César antes dos projetos de interven o.



Fonte: SEPE/NGTM/Projetos globais de desenvolvimento do Estado do Pará/A o Metrópole, 2008.

FIGURA 05 – Cruzamento da Av. Pedro Álvares Cabral com Av. Júlio César após os projetos de intervenção.



Fonte: SEPE/NGTM/Projetos globais de desenvolvimento do Estado do Pará/Ação Metrópole, 2008.

O Via Metrópole (2003) propunha a reforma dos atuais corredores de circulação de Belém. O projeto previa alterações nas avenidas Almirante Barroso, Pedro Álvares Cabral, Perimetral, Bernardo Sayão, Augusto Montenegro e Rodovia Arthur Bernardes entre outros. Constituindo-se em uma reformulação do sistema de tráfego metropolitano, inclusive transporte coletivo, entretanto não mencionou diretrizes para o transporte alternativo, apesar deste já se encontrar em atividade e expansão desde 1998, quando de sua organização em associações.

A intervenção pontual mais importante é a ampliação da Avenida Independência. Esta cortaria a rodovia Augusto Montenegro, a rodovia Mário Covas e a rodovia do 40 Horas, seguindo pelas marginais do canal São Joaquim, Avenida Júlio César e canal do Una, até o cruzamento da rodovia Arthur Bernardes com a Avenida Pedro Álvares Cabral. Segundo os técnicos da SEDURB, os principais benefícios seriam a maior facilidade de circulação e melhorias da qualidade de vida da população e valorização das áreas marginais, pois a Avenida Independência beneficiaria principalmente o transporte público de passageiros. Quando totalmente concluída, contribuiria para a redução de cerca de 40% do volume de transporte da Avenida Almirante Barroso e ao longo da BR-316, reduzindo o tempo de viagem e dando mais conforto aos usuários dos transportes públicos, gerando a possibilidade

de aplicação da política de “tarifa social”, que permitiria a circulação em diversos trajetos com o pagamento de uma única tarifa.

FIGURA 06 – Cruzamento da Av. Independência com a Rod. Augusto Montenegro antes dos projetos de intervenção.



Fonte: SEPE/NGTM/Projetos globais de desenvolvimento do Estado do Pará/Ação Metrópole, 2008.

FIGURA 07 – Cruzamento da Av. Independência com a Rod. Augusto Montenegro após os projetos de intervenção.



Fonte: SEPE/NGTM/Projetos globais de desenvolvimento do Estado do Pará/Ação Metrópole, 2008.

2.3 – Ação Metrópole

A partir de 2008, O PDTU passou a se chamar “Ação Metrópole”. Este plano pretende realizar obras de infraestrutura de tráfego e de transporte, planejar e implementar um modelo de gestão para o sistema de transporte da região metropolitana de Belém. Sob a responsabilidade da Secretaria de Estado de Projetos Estratégicos (SEPE), e seu Núcleo de Gerenciamento de Transporte Metropolitano (NGTM). Além disso, haverá a participação de cinco prefeituras: Belém, Ananindeua, Benevides, Marituba e Santa Bárbara (RMB).

Na atualização do PDTU, foram realizadas novas pesquisas de demanda pelos transportes, que confirmaram a necessidade de ampliação das ligações entre a área de expansão das periferias de Belém e o centro da cidade, e ainda, de Belém com as cidades vizinhas, evidenciando um prognóstico de caos da circulação urbana e regional, que já é visível, porém que o estado afirma ser futuro.

Segundo a SEPE, os resultados demonstravam a incapacidade, da malha viária existente no ano de 2002, de escoar o tráfego previsto para 2012 nos horários de pico, gerando congestionamentos superiores a 10 km nas vias de ligação entre centro e a periferia da capital paraense. Como dito anteriormente, tais congestionamentos já são superiores a estes números no ano de 2009.

O Ação Metrópole estava inicialmente dividido em duas etapas, com pontos de intervenção que podem ser observados nas tabelas 08 e 09 e na figura 08. Vejamos:

1ª etapa – construção de obras de infraestrutura viária (abertura da Avenida Independência, no trecho entre a Rodovia Augusto Montenegro e Avenida Júlio César⁹; a construção de um trevo de quatro pétalas na interseção da Avenida Júlio César com a Avenida Pedro Álvares Cabral¹⁰ e a revitalização da Rodovia Arthur Bernardes), construção da passagem subterrânea na Avenida Dr. Freitas com a Avenida Almirante Barroso, e a duplicação da Avenida Perimetral, o prolongamento da Avenida João Paulo II até o elevado do Coqueiro e a duplicação da Transmangueirão. Estas obras deveriam ter sido entregues prontas em maio de 2010, entretanto, mesmo com o financiamento, antes projetado para R\$ 131 milhões pelo Banco do Brasil S.A. e posteriormente aprovado com o valor de R\$ 303.408.002,00 não foram finalizadas.

2ª etapa – implantação de sistema integrado de transporte metropolitano, compreendendo o projeto operacional, corredores estruturados e terminais de integração

⁹ Ver figuras 06 e 07.

¹⁰ Ver figuras 04 e 05.

(pontos onde os usuários de ônibus poderão fazer transbordo ou baldeação), com previsão de conclusão para março de 2013, segundo o cronograma da SEPE.

TABELA 08 - Relação de intervenções da 1ª etapa do Ação Metrópole com financiamento do Banco do Brasil S.A.

| INTERVENÇÕES | TRECHO/LOCALIZAÇÃO |
|--|--|
| Av. Independência | Av. Augusto Montenegro / Av. Júlio César |
| Elevado Júlio César | Av. Júlio César x Av. Pedro Álvares Cabral |
| Rod. Arthur Bernardes | Trav. Soledade / Av. Pedro Álvares Cabral |
| Av. João Paulo II | Rua Mariano / Rua Ricardo Borges |
| Rua Ricardo Borges | Av. João Paulo II / Rod. BR-316 |
| Av. Perimetral | Rua Augusto Corrêa / Av. Almirante Barroso |
| Pass. Inferior (Dr. Freitas x Almirante Barroso) | Av. Dr. Freitas x Av. Almirante Barroso |
| Complexo esportivo do Mangueirão | Av. Augusto Montenegro |
| Gerenciamento | - |
| Gestão de transporte metropolitano | - |

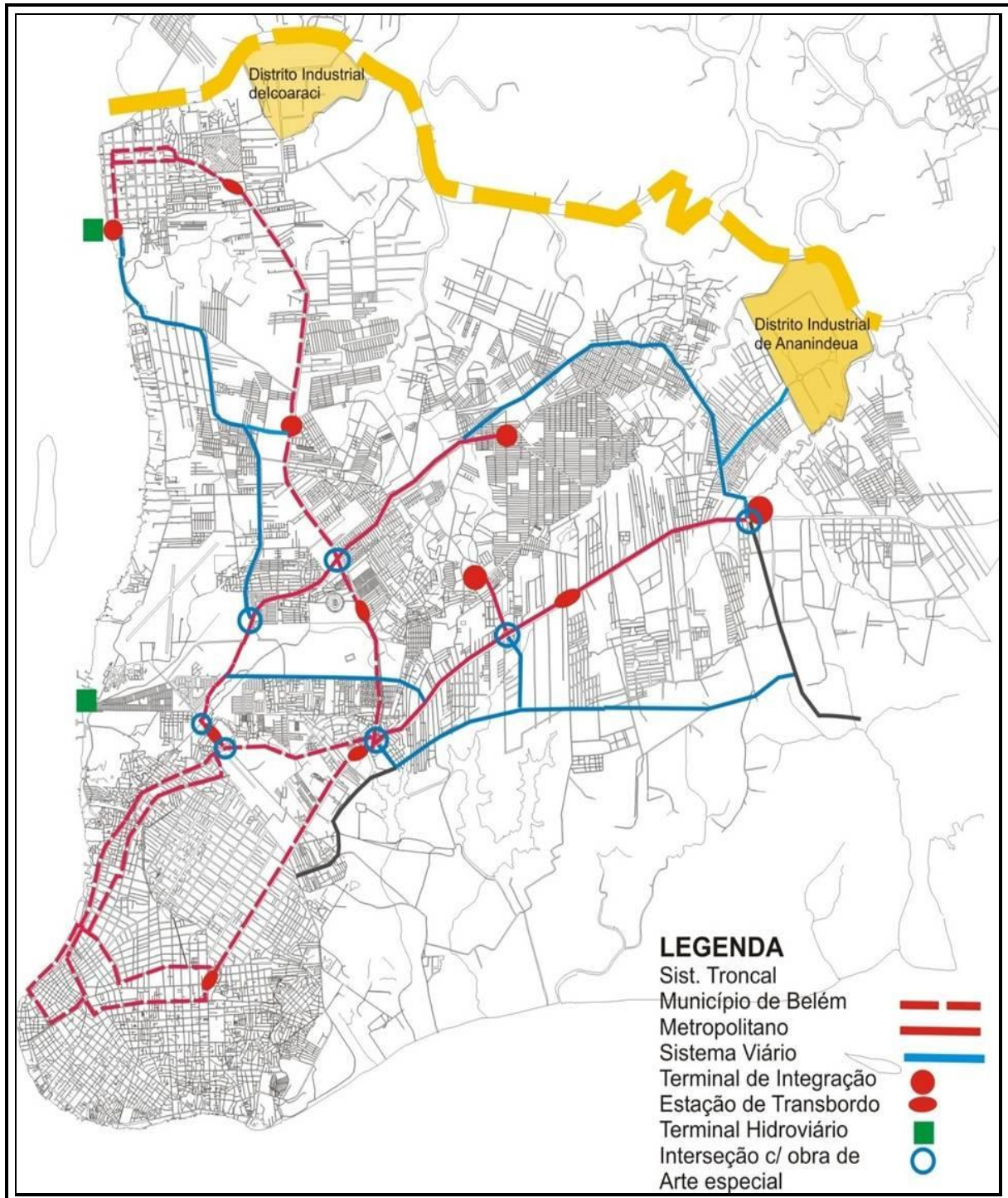
Fonte: SEPE/NGTM, 2009.

A segunda etapa do Ação Metrópole corresponderá, segundo o governo do estado do Pará à *execução de obras viárias, abrangendo corredores de transporte e de tráfego, terminais de integração, importantes para a implementação e funcionamento do sistema tronco-alimentado*. Esta etapa terá como fonte de recursos o Banco do Japão para Cooperação Internacional (JBIC) no valor estimado de U\$352 milhões, ligado à JICA. Este custo inclui, além das intervenções constantes do quadro a seguir, os custos referentes à administração e engenharia, sustentação institucional, impacto ambiental, reassentamento e desapropriações e auditorias e, ainda, implantação de pontos de ônibus, abrigos e obras de requalificação do Terminal São Braz. Os pontos de intervenção podem ser observados na tabela 09.

Apesar dos projetos de reestruturação dos transportes na Belém metropolitana terem sido insuficientes ou pela falta de execução das propostas, ou por considerarem que a solução pontual é economicamente e politicamente mais viável, o “Ação Metrópole” também parece caminhar na mesma direção de transformar apenas as vias trocais dando sentido único ou duplo a determinadas ruas e avenidas ficando evidente o alinhamento da proposta ao paradigma de área e deixando de lado a possibilidade de solução dos fluxos. O problema dos grandes congestionamentos em Belém ocorre principalmente pelo movimento pendular diário de milhares de trabalhadores que se dirigem a esta cidade advindos de Ananindeua, Santa

Izabel e Castanhal entre outras e não exclusivamente por incapacidade de fluxos internos da própria cidade de Belém.

FIGURA 08 – Pontos de intervenção do Ação MetrÓpole



Fonte: SEPE/NGTM, 2009.

TABELA 09 - Relação de intervenções da 2ª etapa do Ação Metrópole com financiamento do Banco do Japão para Cooperação Internacional JBIC/JICA

| INTERVENÇÕES | TRECHO/LOCALIZAÇÃO |
|------------------------------------|--|
| Av. Almirante Barroso | Av. José Bonifácio / Entroncamento |
| Rod. BR-316 | Entroncamento / Alça Viária |
| Av. Augusto Montenegro | Trav. São Roque / Entroncamento |
| Centro de Icoaraci | |
| 1. R. Manoel Barata | Trav. Soledade / Trav. São Roque |
| 1. Trav. São Roque | R. Manoel Barata / Av. Augusto Montenegro |
| 1. Trav. Cristóvão Colombo | Av. Augusto Montenegro / R. Siqueira Mendes |
| 1. R. Siqueira Mendes | Trav. Cristóvão Colombo / Trav. Soledade |
| 1. Trav. Soledade | R. Manoel Barata / R. Siqueira Mendes |
| Sistema Viário do Centro Expandido | |
| 1. Av. Gov. José Malcher | Av. Almirante Barroso / Av. Visconde de Souza Franco |
| 1. Av. Visconde de Souza Franco | Av. Gov. José Malcher / Av. Marechal Hermes |
| 1. Av. Marechal Hermes | Av. Visconde de Souza Franco / Av. Pres. Vargas |
| 1. Boulevard Castilhos França | Av. Pres. Vargas / Av. Portugal |
| 1. Av. Portugal | Boulevard Castilhos França / R. João Diogo |
| 1. Av. 16 de Novembro | R. João Diogo / Av. Almirante Tamandaré |
| 1. Av. Almirante Tamandaré | Av. 16 de Novembro / Trav. Padre Eutíquio |
| 1. R. Gama Abreu | Trav. Padre Eutíquio / Av. Serzedelo Correa |
| 1. Av. Serzedelo Correa | R. Gama Abreu / Av. Gentil Bittencourt |
| 1. Av. Gentil Bittencourt | Av. Serzedelo Correa / Av. José Bonifácio |
| 1. Av. José Bonifácio | Av. Gentil Bittencourt / Av. Magalhães Barata |
| Av. Mário Covas | Rod. BR-316 / Av. Três Corações |
| 1. Terminais de Integração | |
| 1. Terminal Icoaraci | Trav. Soledade x R. Manoel Barata |
| 1. Terminal Tapanã | Av. Augusto Montenegro x Av. Mário Covas |
| 1. Terminal Mangueirão | Em frente ao Estádio Mangueirão |
| 1. Terminal Coqueiro | Av. Mário Covas x Av. Três Corações |
| 1. Terminal Águas Lindas | Rod. BR-316 x R. Osvaldo Cruz |
| 1. Terminal Marituba | Rod. BR-316 x Alça Viária |
| 1. Terminal Independência | Av. Independência x Av. Mário Covas |
| 1. Terminal Cidade Nova | Av. Arterial 18 x R. da Providência |
| Av. João Paulo II | Pass. Mariano / R. Ricardo Borges |
| R. Ricardo Borges | Rod. BR-316 / Av. João Paulo II |
| Av. Tavares Bastos | Av. Almirante Barroso / Av. João Paulo II |

Fonte: SEPE/NGTM, 2009.

Soluções pontuais, sem uma malha viária capaz de flexibilizar opções e possibilidades de circulação para o já intenso fluxo, que tende somente a aumentar, não constituem soluções preventivas, mas somente curativas do caos dos transportes em que a cidade se encontra, onde os cidadãos perdem mais de duas horas do trabalho para casa e vice-versa. Além disso, os projetos de revitalização de ruas e avenidas, anunciadas como melhoria de tráfego e circulação escondem propósitos especulativos capazes de supervalorizar alguns espaços, hoje ocupados por camadas pobres da população, que serão brevemente expurgadas em direção à periferias mais distantes, em função da seletividade do capital e das restrições espaciais criadas pela produção de infraestrutura.

É fato que tais propostas já representam avanços circunstâncias para o espaço de circulação paraense. Motoristas de veículos particulares, usuários de ônibus e do transporte alternativo, ciclistas e pedestres da região metropolitana de Belém, entre outros, serão beneficiados também por estas obras, porém, é perceptível que a solução está ainda longínqua. O próprio Ação Metrópole, pelo não cumprimento dos cronogramas originalmente propostos, está atualmente dividido em três etapas, apesar de não ter ocorrido alterações no rol de ações a serem desenvolvidas.

E, apesar de parecer estranho, planos e políticas públicas para os transportes metropolitanos de Belém (PDTU, SIP, Via Metrópole e Ação Metrópole), não levam em consideração o transporte alternativo. Não há propostas direcionadas ao TA. Este, assim como o circuito inferior da economia urbana em seu todo, é negligenciado e somente é concebido como um efeito colateral da modernização deficitária dos espaços urbanos brasileiros.

3 – O transporte alternativo e o desenvolvimento regional

Neste trabalho partimos do princípio de que a circulação, tanto de cargas quanto de pessoas, representa variável indispensável ao entendimento das possibilidades de desenvolvimento local e regional nos mais diversos espaços, quando se consideram aspectos do desenvolvimento como eficiência, produtividade e competitividade e deve ser considerada nos planos governamentais a partir da nova configuração do espaço de circulação paraense. A infraestrutura de transportes, ou sua falta, constitui fator determinante para o crescimento do lugar e da região. Sem objetos técnicos, os fluxos não se materializam no território.

No Brasil, desde o processo inicial de industrialização em meados do século XX, o governo federal sempre se encarregou de promover e orientar o desenvolvimento econômico. A partir de 1995, entretanto, se tem priorizado a manutenção da macroeconomia de forma que

o país seja confiável e atrativo aos investimentos do mercado externo, mesmo que isso implique em políticas fiscais exorbitantes e monetárias com juros sempre elevados, dificultando o crescimento econômico. Isto ocorre em função de ações e atores hegemônicos, que são exigentes quanto à fluidez do espaço em que pretendem se instalar. Porém, segundo Santos (2004) há outros atores que, por viverem de seu trabalho e enfrentarem a produção de novas formas de escassez, se inserem na trama urbana, chegando a formas não-modernas de ocupação e geração de renda. Este é um dos fatores que possibilitam a execução do transporte informal e de outras atividades ao capitalismo do subdesenvolvimento. Além disso, a necessidade de fluidez exigida pelos atores hegemônicos sobrepuja a capacidade de circulação da população enquanto mão-de-obra, pois, esta, precisa chegar ao destino desejado, cumprindo as exigências implacáveis dos relógios de seus empregadores.

A sociedade moderna é, segundo Castro (2001), estreitamente dependente do tempo, e, na mesorregião metropolitana de Belém parte deste tempo é consumida dentro de veículos automotores em vias sobrecarregadas. Tempo que se torna ocioso em termos de produção, porém perverso para o trabalhador, em termos de desgaste físico e mental. Tempo que esbarra na falta de infraestrutura e na não execução de políticas de transportes condizentes com as reais necessidades metropolitanas.

Como tentativa de amenizar alguns aspectos negativos da globalização da economia sobre o lugar, como o aumento das taxas de desocupação da população e o aumento da informalidade nos mais diversos setores da economia, o Estado, na busca pelo desenvolvimento regional, tem criado propostas de cooperação e elaboração de programas que visem à redução do quantitativo de pessoas sem emprego e renda, como o já citado PROGER, ao nível federal e em nível municipal, podemos citar o Fundo Ver-O-Sol, em Belém. Por perceber a inviabilidade do desenvolvimento onde a população não possui *a priori* poder de compra.

Segundo Santos (2003), a importância de um indivíduo, enquanto produtor e consumidor, também depende de sua posição no espaço e varia em função das oportunidades na estrutura espacial. Assim, a capacidade de ação dos indivíduos no sistema social e produtivo está estreitamente ligada às possibilidades de locomoção de que este indivíduo dispõe. Em se tratando de Belém, não há muita diferença entre o tempo gasto por quem dispõe de veículos particulares e o tempo gasto por quem se utiliza de transporte público, uma vez que, as estruturas viárias são as mesmas, ônibus, *vans*, taxis e particulares transitam nas mesmas vias, como dito, saturadas e incapazes de suportar o quantitativo de veículos nas ruas. A exemplo, o tempo médio de circulação de Castanhal para Belém (até o complexo

entroncamento) é de aproximadamente 45 minutos, para um percurso de 66 km. Enquanto, do complexo viário do entroncamento até o bairro de São Braz, centro de Belém, que mede aproximadamente 10 km, pode-se levar até 2 horas, em dias de grandes congestionamentos na cidade.

A saturação do espaço de circulação se dá também em função da transformação deste espaço em mercadoria, imperando o valor de troca sobre o valor de uso, que pode ocorrer em função de especulação imobiliária, revitalização de áreas degradadas ou construção de espaços seletivos de lazer e consumo, como *shopping centers*, por exemplo. Esta situação ocorre a partir de intervenções do estado na esfera econômica, que organiza a cidade para o capital e amplia as disparidades do meio urbano enquanto espaço econômico.

As disparidades no espaço econômico¹¹ metropolitano se evidenciam pelas diferenciações de renda e de consumo das classes sociais, estas se materializam geograficamente como seletividade de locações e de acesso às amenidades urbanas. Desta forma é que se reproduzem os dois circuitos econômicos nos países subdesenvolvidos. Em meio a estes eventos, o transporte alternativo constitui-se em uma variável de suma importância para o entendimento da produção do espaço urbano na metrópole e das perspectivas de planos e planejamentos que visem um espaço flexível de circulação. Pois, o TA consegue chegar às áreas menos favorecidas infraestrutural e economicamente, para dar fluxo a cargas e mão-de-obra, e a mercadorias e serviços.

Apesar de ocorrer competição entre os dois circuitos da economia urbana, um permite e até condiciona a existência do outro. O TA, enquanto componente do circuito inferior da economia, trouxe diversas modificações ao espaço de circulação em Belém, principalmente para as populações locais, e sobretudo, no que tange ao quantitativo de oferta. Entretanto, reforça a dependência dos espaços de circulação a formas ineficientes de transporte.

Como as ações estatais geralmente são direcionadas ao atendimento das perspectivas dos empresários, o transporte “clandestino” fica sempre à margem das políticas públicas. Não há investimentos visando à melhoria da qualidade dos transportes que considerem todas as feições do espaço de circulação e a perspectiva de igualdade dos cidadãos. As ações estatais geralmente se limitam à fiscalização dos veículos quanto à quitação ou não dos tributos. Além disso, as ações dos planos diretores ancoradas aos interesses de empresários ligados a indústria, ao setor imobiliário, de construção civil e do transporte público formal, negligenciam a necessidade de melhoria na qualidade de vida das populações.

¹¹ O espaço econômico é definido pelas relações econômicas existentes entre elementos econômicos (Perroux, 1964, *apud* Santos, 2003).

4 – A população paraense e o precário espaço de circulação

A população paraense representa a parte do composto espacial que mais se encontra prejudicada pelo não desenvolvimento de mecanismos técnicos e infraestrutura de transportes. Em 2009, perde as possibilidades de investimentos de capital em sua região por conta da pouca viabilidade de instalação de determinadas amenidades e de empresas que gerem postos de trabalho e emprego, bem como convive com dificuldades de locomoção das mais diversas regiões do estado em direção à Belém, onde está concentrada a maioria dos recursos técnicos e informacionais da região amazônica.

O precário espaço de circulação condiciona as cidades à dependência massiva da capital, não ocorrendo, para as cidades mais distantes, grandes possibilidades de investimentos, principalmente por questões técnicas e de custos relacionados às dificuldades de transporte, tanto de mercadorias quanto de mão-de-obra. Assim, as cidades mais próximas de Belém desfrutam de posição privilegiada por constituírem espaços com maior número de recursos, alocando a maioria dos investimentos econômicos. Além disso, as condições de riscos das cidades com menos investimentos ampliam-se por conta da maior fragilidade dos espaços locais, tanto econômica quanto politicamente.

A perspectiva de desenvolvimento regional, neste sentido, passa impreterivelmente pela criação de infraestrutura de transportes em todas as cidades. Na região metropolitana de Belém está a maior concentração da infraestrutura criada até os dias atuais, entretanto, mesmo na metrópole, se constata extrema debilidade, que não se limita somente à questão infraestrutural, mas também à própria capacidade econômica da região, onde as desigualdades sociais e espaciais são muito elevadas.

Neste sentido é que o transporte alternativo se faz componente do espaço urbano e regional como uma variável do sistema econômico. Em outras palavras o TA representa um elemento de densidade técnica capaz de contribuir para a superação de diversos limites impostos pelas grandes extensões territoriais do estado, os grandes desníveis entre de acessibilidade internos do território e a necessidade de desenvolvimento regional, invariavelmente ligada às demandas endógenas e exógenas. Limites estes, difíceis de serem superados sem intervenção estatal.

5 - Considerações

O modelo de desenvolvimento implementado na região amazônica, em especial na mesorregião metropolitana de Belém, foi incapaz de produzir um sistema eficiente de transportes. Políticas de transporte deficitárias, associadas à incapacidade estatal de fiscalização e de formatação dos transportes no estado, a condição privilegiada do modal rodoviário em função da instalação da indústria automobilística no Brasil, entre outros motivos, propiciaram um cenário precário de transportes de passageiros. Isto se deu, principalmente pela opção estatal em viabilizar o território ao capital em detrimento à produção prévia de estruturas capazes de adequar perspectivas locais às exigências globais, sem necessariamente pilhar das populações locais seu meio sociocultural.

Os projetos de desenvolvimento dos transportes como o PDTU, o Ação MetrÓpole e o Via MetrÓpole sempre buscaram o estabelecimento de ajustes às demandas existentes em cada área, tentando solucionar obstáculos em locais cujos fluxos necessitam de infraestrutura expandida. Porém, quando da saturação dessas áreas, a cidade não dispõe de rotas alternativas ou mesmo de modernização das rotas secundárias que poderiam servir de escape às demandas da circulação. Isto por que o próprio processo de modernização foi deficitário, ampliando a possibilidade expansão do chamado circuito inferior da economia. Este, compondo-se com o circuito superior, possibilita às populações cuja modernização não alcança, o consumo de bens muitas vezes inatingíveis pelas classes menos abastadas da sociedade.

As propostas de planejamento sucumbiram na falta de ações concretas ou por falta de seguimento ou sequencialidade nos planos. Além disso, os mesmos visivelmente se baseavam no paradigma de área, tentando solucionar problemas pontuais que não correspondiam à totalidade dos problemas encontrados pelos próprios planejadores como no caso do entroncamento. De nada adianta solucionar pontualmente se as vias que devem dar fluxo ao trânsito permanecem com a mesma capacidade de escoamento, afunilando as saídas da cidade.

Como foi observado, as políticas de transporte estão geralmente voltadas para soluções pontuais que reduzem problemas de circulação em determinadas áreas da cidade, entretanto a redução se dá pela transferência dos problemas para outras áreas em decorrência da ampliação das necessidades de fluxos de maneira geral e o implemento de medidas reparatórias ocorre apenas em áreas mais nobres. Assim, ampliação das necessidades de transporte possibilita cada vez mais a inserção de práticas informais nos transportes metropolitanos de Belém em função do desenvolvimento desigual e combinado das cidades.

PARA NÃO FINALIZAR

No processo de produção e reprodução do espaço geográfico encontramos diversas motivações e intencionalidades, como por exemplo, as de agentes capitalistas nacionais e internacionais (industriais) que, visando à ampliação da rentabilidade de determinado território, pressionam entidades governamentais para o desenvolvimento e gestão de estratégias capazes de dar suporte a essa rentabilidade e ainda do consumidor no momento em que a acessibilidade aos locais de consumo pode ser determinante para maior ou menor lucratividade. É o caso da necessidade de criação e ampliação de infraestrutura de transportes, almejada por grandes empresas, sobremaneira necessária à circulação da produção, de matérias-primas, de mão-de-obra e serviços.

As regiões tecnicamente menos desenvolvidas precisam melhorar seus indicadores socioeconômicos fundamentais para o implemento e continuidade de relações com espaços nacionais e internacionais, para tanto há uma necessidade de se pensar a gestão do território e desenvolvimento local dentro de uma perspectiva que não represente a destruição das características locais.

As crescentes massas excluídas tendem a se alocar no mercado informal por conta das modificações no mundo do trabalho, que exigem maior qualificação e alteram as concepções de racionalidade temporal e espacial. No âmbito dos espaços urbanos aparecem como elementos determinantes no crescimento desigual e desordenado das cidades. Enquanto ocorrem revitalização e enobrecimento de algumas áreas, outras são demasiadamente excluídas sob o prisma da valoração simbólica do lugar. Na Amazônia, onde tais contradições aparecem potencializadas pelas políticas e programas desenvolvimentistas, se antagonizam o desenvolvimento econômico e as desigualdades sociais, a falta de infraestrutura e a falta de trabalho, emprego e renda para a população.

A abertura do mercado nacional às diversas formas de manifestação econômica, visando diminuir a distância espaço-temporal com a inserção de elementos técnico-informacionais, como é o caso da ampliação da rede de transportes e infraestrutura de transportes e telecomunicações, não pode representar somente os interesses do capital, enquanto as populações são desapropriadas dos seus direitos de uso do solo e dos eixos de circulação. Porém, há muito, isto ocorre no estado do Pará. Em outras palavras o domínio no setor de transportes de passageiros por grandes empresas sem uma perspectiva de livre concorrência por longos períodos de tempo no estado do Pará em rotas de grande importância como a Belém-Bragança (dominada há décadas pela Autoviária Bragantina) que liga a Capital

às microrregiões Bragantina e do Salgado, produtoras de pescado e produtos agrícolas diversos como laranja e farinha de mandioca; a Belém-Castanhal (dominada pela Expresso Modelo), que liga a Capital à diversas partes do interior do Estado como mencionado no capítulo I, entre outras, tem figurado como consolidação e reprodução das desigualdades no espaço, gerando para o empresariado dos transportes, além da lucratividade em forma de monopólio o sentimento de posse das rotas nitidamente identificado em expressões como “a minha linha”, de uso corriqueiro dos empresários.

Para os empresários a atuação do transporte alternativo constitui concorrência desleal e irregular, já que concebem as rotas como privativas. Contraditoriamente a isto, para as populações a atuação do transporte alternativo pode representar o desenvolvimento de mecanismos de sobrevivência, no caso dos operadores, e mecanismo de melhoria do sistema de transportes de passageiros, no caso dos usuários, alterando as configurações do espaço urbano e regional e contribuindo para o fortalecimento do desenvolvimento econômico e social como um todo, no momento em que possibilita maior mobilidade populacional e também produz respostas das empresas de transporte, traduzidas em formas de melhoria do transporte formal. O que justifica o uso do TA pelas mais diversas pessoas, não sendo, portanto, um elemento de consumo voltado exclusivamente para usuários de baixa renda, como se poderia supor, em função de seu caráter informal.

O espaço paraense sofre mutações aceleradas e a política de transportes com alternativas de intervenções pontuais de pouco adianta. Em outras palavras, modernizar o trânsito em áreas localizadas, constitui solução paliativa quando as interligações entre essas áreas são incapazes de promover a conexidade de maneira eficiente. No caso metropolitano, tal postura pode representar burocratização e atraso quando da classificação, fiscalização e controle dos fluxos que compõem a dinâmica espacial, por questões de competência político-administrativa.

Somente se chegará a um sistema de transporte eficiente através de investimentos cabais do estado que considerem as desigualdades espaciais das cidades e os agentes que atuam nesses espaços. Neste sentido, as perspectivas de desenvolvimento regional precisam considerar tais elementos como variáveis do processo de produção e reprodução tanto do sistema como um todo quanto das desigualdades. O circuito inferior e as práticas de informalidade, o circuito superior e as forças exógenas e, ainda, que o desenvolvimento somente se realiza com a fluidez do espaço.

O Estado precisa estabelecer projetos e programas que considerem o crescimento das demandas por transportes urbanos em longo prazo, para conceber e prover iniciativas que não

se constituam em soluções imediatistas de altos custos para a população e para o erário público. O TA, hoje representa um elemento produtor e reprodutor dos espaços de circulação. Não basta, porém, aumentar o quantitativo de veículos para permitir maior circulação se não há como nem por onde, em termos de elementos fixos.

A inserção do TA na economia metropolitana de Belém, assim como em outras áreas do país, se dá em círculo vicioso, possibilitando cada vez mais a manutenção do domínio empresarial, uma vez que busque atender quantitativamente a demanda pelo serviço, mesmo assim, contribui para uma substancial mudança na organização dos fluxos no espaço amazônico.

O transporte alternativo de passageiros, através de *vans*, kombi e micro-ônibus, e até motocicletas, tem representado cada vez mais um dado, uma variável a ser considerada no entendimento do espaço metropolitano, seja do ponto de vista do desenvolvimento econômico e social, seja do ponto de vista da criação de infraestrutura, no momento em que circulam mais informações e se estabelecem novas dinâmicas de produção e consumo de bens e serviços na região, ou seja, a flexibilidade do espaço de circulação. Não há, porém, uma livre concorrência entre *vans* e ônibus, empresas e associações, mas sim uma complementaridade. Complementaridade, esta, que pelos dados expostos consideramos como precária. Não do ponto de vista do TA em si, mas do ponto de vista do sistema de transportes paraense como um todo.

Por tudo, o transporte alternativo alcançou reconhecimento da população e se constituiu como um elemento de ampliação do consumo e também de perspectiva de desenvolvimento regional, pois representa fonte de renda para uns e mobilidade para outros.

Em termos geográficos, o TA estabelece quotidianamente uma relação de conflito com as empresas de ônibus tanto no espaço intraurbano, quanto interurbano e até inter-regional, contribuindo para a produção e reprodução do espaço e, portanto, esta variável precisa ser considerada em políticas, planos e projetos. Valendo ressaltar que o transporte alternativo é uma atividade tipificada como não-moderna, componente do circuito inferior da economia.

BIBLIOGRAFIA

ARCON, **Resolução n° 006 de 1999.**

_____, **Resolução n° 001 de 2000.**

_____, **Resolução n° 001 de 2003.**

BARBOZA K. F. F. *et al.* **Transporte alternativo:** características de mercados emergentes. Rio de Janeiro: COPPE/UFRJ, 2003.

BECKER, B. **Amazônia - Geopolítica na virada do III milênio.** São Paulo: Garamond, 2004.

BRASIL, **Constituição da Republica Federativa do Brasil**, 1988. (atualizada até EC n° 38/2002).

_____, **Lei Federal n° 10.233, de 5 de junho de 2001.**

BRASILEIRO, A.; SANTOS, E.M.; ARAGÃO, J.J.G.; SILVA, A.J.T. **Agências regulatórias e organismos de tutela nacionais:** o transporte interestadual de passageiros no Brasil. *in:* Anais Eletrônicos do XI Congresso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano, CLATPU, La Habana, 2001.

CARLOS, A. F. **A cidade.** SP: Contexto, 1992. (Coleção Repensando a Geografia).

CASTRO, I. E.; GOMES, P. C. C; CORRÊA, R. L. (Org.). **Geografia:** conceitos e temas. 8 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2006.

CASTELLS, M. **Um estado destituído de poder.** (2000) *in:* O poder da identidade. Ed. Paz e Terra, 2000.

_____. **O espaço de fluxos.** *in:* sociedade em rede. P. 403 -452. Ed. Paz e Terra, 2000.

CAVALCANTI, B. S. **Reformas e políticas regulatórias na área de transportes.** *in:* VII Congreso Internacional del CLAD sobre la Reforma del Estado y de la Administración Pública, Lisboa, Portugal: 8-11 Oct. 2002.

COELHO, M. C. N. *et al* (Org.). **Estado e políticas públicas na Amazônia:** gestão do desenvolvimento regional. Belém: CEJUP/UFPA-NAEA, 2001. (Série Estado e Gestão Pública, 2).

CORRÊA, R. L. **O espaço urbano.** 4 ed. São Paulo: Ática, 2000. (Série princípios, 174)

Departamento Nacional de Estradas de Rodagem - DNER. **Relatório Anual** - 1970/1992.

FERREIRA, E. A.; ORRICO FILHO, R.D. **Licitação dos serviços de transporte públicos urbanos de passageiros - Transporte formal & transporte informal.** *in:* Anais Eletrônicos do XI Congresso Latinoamericano de Transporte Público y Urbano, CLATPU, La Habana, 2001.

FERREIRA, P. C. **Investimentos, fontes de financiamento e evolução do setor de infraestrutura no Brasil: 1950-1996**. RJ: Fundação Getúlio Vargas, 2000.

GOMES, P.C.C. **Geografia e modernidade**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1996.

GONÇALVES, C. W. P. **Amazônia, Amazônias**. São Paulo: Contexto, 2001.

GONÇALVES, H. A. **Manual de projetos de pesquisa científica**. SP: AVERCAMP, 2004.

GONÇALVES, M. F. *et al.* (org.). **Regiões e cidades, cidades nas regiões: o desafio urbano regional**. SP: UNESP, 2003.

GIFONI NETO, G. **Instituições regulatórias do transporte rodoviário intermunicipal de passageiros: o caso das agências reguladoras estaduais brasileiras**. Rio de Janeiro: UFRJ, 2002.

HAESBAERT, R. **Territórios alternativos**. São Paulo: Contexto, 2002.

_____. **O mito da desterritorialização**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2004.

LENCIONI, S. **Região e geografia**. São Paulo: EDUSP, 2003.

MERCÊS, S. S. **Transporte coletivo em Belém: mudança e continuidade**. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, São Paulo, 2005.

OLIVA, J. & GIANSAANTI, R. **Espaço e modernidade: temas da geografia do Brasil**. São Paulo: Atual, 1999.

PARÁ, **Constituição do Estado do Pará**, de 05 de outubro de 1989. (atualizada até EC n° 34/2006).

_____, **Decreto Estadual n° 3.207 de 27 de novembro de 1998**.

_____, **Decreto Estadual n° 3.864 de 30 de dezembro de 1999**.

_____, **Lei Estadual 6.099 de 30 de dezembro de 1997**. Assembleia Legislativa do Estado do Pará.

SANCHÉZ, F. **A reinvenção das cidades para um mercado mundial**. Chapecó: Argos, 2003.

SANTOS, M. **A urbanização brasileira**. São Paulo: HUCITEC, 1993.

_____. **Economia Espacial: críticas e alternativas**. 2 ed. São Paulo: EDUSP, 2003.

_____. **Metamorfoses do espaço habitado**. SP: HUCITEC, 1998.

_____. **O Espaço dividido: os dois circuitos da economia urbana dos países subdesenvolvidos**. 2 ed. São Paulo: EDUSP, 2004.

_____. **Técnica, espaço e tempo:** globalização e meio técnico-científico-informacional. 2 ed. São Paulo: HUCITEC, 1996.

TRINDADE JR., S. C.; ROCHA, G. M. (Org.). **Cidade e empresa na Amazônia:** gestão do território e desenvolvimento local. Belém: Páka-Tatu, 2002.

_____, **A cidade dispersa:** os novos espaços de assentamentos em Belém e a reestruturação metropolitana. 1998. Tese - (Doutorado em Geografia Urbana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas. Universidade de São Paulo. São Paulo.

ANEXOS

QUESTIONÁRIO 01 - ENTREVISTA PARA A ATAC E EXPRESSO MODELO

- 01 – Quantos carros a ATAC possui?
- 02 – Quantos associados?
- 03 – Quantos e quais são as rotas e itinerários?
- 04 – Na rota Belém-Castanhal quantos são os itinerários e a periodicidade dos mesmos?
- 05 – Como os itinerários são definidos?
- 06 – Qual a idade média da frota?
- 07 – Quantos carros novos? Como é feita a manutenção dos veículos, inclusive os mais antigos?
- 08 – Qual o valor médio de um veículo? (opções de crédito)
- 09 – Existem incentivos do governo para a aquisição de veículos como ocorre para os taxistas? Quais incentivos?
- 10 – Quantos empregos são gerados diretamente pela ATAC?
- 11 – Qual a média de salários desses empregos?
- 12 – Que exigências são feitas pela ARCON quanto a carros, condutores e outras questões que fazem parte do transporte alternativo?
- 13 – Qual o valor médio o IPVA de um veículo da ATAC?
- 14 – Os associados são donos dos veículos ou estes pertencem à ATAC?
- 15 – Qual a relação da ATAC com o SINPRO?
- 16 – Os autoviários da ATAC percebem algum tipo de preconceito quanto ao seu trabalho?
- 17 – Qual o seu nível de escolaridade?
- 18 – Antes de trabalhar com transporte de passageiros, que tipo de trabalho você exercia?

QUESTIONÁRIO 02 - PARA USUÁRIOS DE TRANSPORTE METROPOLITANO

01 - Que tipo de transportes você usa?

(...) Somente ônibus (convencional)

(...) Somente *vans* e micro-ônibus (Alternativo)

(...) Ambos convencional e alternativo

02 - Que tipo de transporte você prefere?

(...) Ônibus (convencional)

(...) *Vans* e micro-ônibus (Alternativo)

(...) Não faço diferenciação, uso os dois.

03 – Por que você dá preferência a este tipo de transporte? (Caso não faça distinção entre um e outro, pule para a próxima questão).

04 – Como você definiria um transporte de qualidade?

(...) Rápido.

(...) Seguro.

(...) Conforto.

(...) Quantidade para escolher.

(...) Barato.

(...) Que chegue ao local desejado sem problemas.

05 - Que nota você atribui ao transporte efetuado por Van?

06 – Que conceito você atribui ao transporte efetuado por ônibus?

07 – Você lembra como era o transporte entre Belém e Castanhal antes da entrada do transporte alternativo? Se sim, relate suas experiências com relação a ele.