

AVISO AO USUÁRIO

A digitalização e submissão deste trabalho monográfico ao *DUCERE: Repositório Institucional da Universidade Federal de Uberlândia* foi realizada no âmbito do Projeto *Historiografia e pesquisa discente: as monografias dos graduandos em História da UFU*, referente ao EDITAL Nº 001/2016 PROGRAD/DIREN/UFU (<https://monografiashistoriaufu.wordpress.com>).

O projeto visa à digitalização, catalogação e disponibilização online das monografias dos discentes do Curso de História da UFU que fazem parte do acervo do Centro de Documentação e Pesquisa em História do Instituto de História da Universidade Federal de Uberlândia (CDHIS/INHIS/UFU).

O conteúdo das obras é de responsabilidade exclusiva dos seus autores, a quem pertencem os direitos autorais. Reserva-se ao autor (ou detentor dos direitos), a prerrogativa de solicitar, a qualquer tempo, a retirada de seu trabalho monográfico do *DUCERE: Repositório Institucional da Universidade Federal de Uberlândia*. Para tanto, o autor deverá entrar em contato com o responsável pelo repositório através do e-mail recursoscontinuos@dirbi.ufu.br.

JANAINA FERREIRA SILVA

**SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE:
“ Conforto, Segurança e Rapidez” na vivência dos usuários?**

**Universidade Federal de Uberlândia
Instituto de História
2004**

2807

S.9
(C)

UNIVERSIDADE FEDERAL DE UBERLÂNDIA
Centro de Documentação e Pesquisa em
História - CDHIS
Campus São Mônica - Bloco 10 (Antigo Mineirão)
Av. Universitária S/Nº
38400-902 - Uberlândia - MG - Brasil

JANAINA FERREIRA SILVA

**SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE:
“Conforto, Segurança e Rapidez” na vivência dos usuários?**

Monografia apresentada ao curso de Graduação em História do Instituto de História da Universidade Federal de Uberlândia, como exigência parcial para obtenção do título de bacharel em História, sob orientação da Prof.^a Dr.^a. Heloísa Helena Pacheco Cardoso.

2004

BANCA EXAMINADORA:

Uberlândia 22 de Junho de 2004.

Profª. Drª. Heloísa Helena Pacheco Cardoso (orientadora)

Profª. Ms. Sheille Soares de Freitas Batista

Profª Lucy Helena Maciel

AGRADECIMENTOS

Aos meus pais que sempre me apoiaram em minhas decisões e incentivaram os meus estudos, proporcionando a oportunidade do meu ingresso em uma universidade e por estar concluindo a minha graduação.

Ao Fabrício que esteve ao meu lado em todos os momentos nesses últimos quatro anos, fazendo deles eternos e inesquecíveis. Por ter escutado com paciência e carinho as minhas sofridas lamentações.

À amiga Iná que muito me incentivou e ajudou nos momentos difíceis mostrando-me os melhores caminhos a serem percorridos na minha vida pessoal e acadêmica.

À professora Heloísa pela orientação desse trabalho e principalmente pela paciência com as minhas aflições e inquietações durante esses meses de trabalho juntas.

Aos colegas Délcio, Guimar, Cassiana, Geovanna e Márcio, com os quais passei momentos divertidíssimos que jamais me esquecerei.

Aos entrevistados João (secretário da coordenação do curso de História, por sinal muito prestativo), Iara, Sandra, Graciana, Luciano e Divina que muito me auxiliaram na realização desse trabalho, com o tempo que se dispuseram a estarem conversando comigo sobre suas vidas e sentimentos em relação ao transporte coletivo.

Ao pessoal do Arquivo público Municipal que me atendeu gentilmente durante todo o tempo de pesquisa nos jornais.

À Secretaria de Trânsito e Transportes e ao Laboratório de Trânsito e transportes que me disponibilizaram materiais que muito me auxiliaram na composição da relação de fontes dessa monografia.

E por fim, à todos aqueles que indiretamente contribuíram na realização desse trabalho, que exigiu de mim muitas mudanças e a superação de algumas dificuldades.

SUMÁRIO

Considerações Iniciais.....	5
Capítulo 1: O Transporte Coletivo Urbano em Uberlândia.....	15
1.1 Os Significados Atribuídos ao Transporte Coletivo.....	15
1.2 A Implantação do Sistema Integrado de Transporte	24
Capítulo 2 : As Insatisfações dos Usuários e as Reações do Poder público Municipal.....	40
Considerações Finais.....	57
Relação de Fontes.....	59
Bibliografia.....	61

Considerações Iniciais

A temática desenvolvida nessa monografia tem uma relação com o meu exercício diário como usuária do Sistema Integrado de Transporte na cidade de Uberlândia. Acredito que esse sistema de transporte coletivo tem um papel fundamental na vida dos moradores dessa cidade, principalmente para aqueles que o utilizam diariamente.

Em meio a essa minha prática cotidiana foram surgindo questionamentos sobre a importância do transporte coletivo para seus usuários, pois o entendo como algo essencial, não só na minha própria vida como na de muitas outras pessoas que precisam dele para as mais variadas atividades como trabalhar, estudar, passear, namorar, divertir-se, ou seja, para se locomoverem no espaço urbano.

Acredito ser viável essa temática por entender que esse sistema de transporte não é algo em si mesmo, ele é sim um produto das relações entre os moradores dessa cidade entre si e com o poder público municipal.

Essa relação foi estudada a partir da implantação do Sistema Integrado de Transporte (SIT), que aconteceu no dia 7 de julho do ano de 1997. O funcionamento desse sistema conta, em 2004, com cinco Terminais de ônibus localizados em diferentes bairros da cidade, com itinerários segmentados entre as linhas alimentadoras, troncais, interbairros, distritais e radiais. Sendo denominado como tronco-alimentador com integração físico-tarifária, sistema de transporte onde os usuários podem se deslocar por todos os terminais com o pagamento de uma única passagem¹.

O Sistema Integrado de Transporte é operado, desde a sua criação até o início de 2004, por duas empresas do setor privado: a Transcol Ltda, que está em Uberlândia há muitos anos, e a Auto Viação Triângulo Ltda que opera na cidade desde 1982. Para a viabilização do SIT, o poder público municipal realizou parcerias para a construção dos terminais com duas empresas privadas: a Construtora Andrade Guitierrez S.A, de Belo Horizonte e ABC Construtora, do grupo Algar da própria cidade. Essas duas empresas firmaram um consórcio para efetivar a construção dos Terminais através da Companhia de Administração de Terminais e Centros Comerciais, a COMTEC.

¹ - O funcionamento do Sistema integrado de Transporte é apresentado com mais detalhes no capítulo 2.

Dessa forma, foi planejado e construído o novo sistema de transporte de Uberlândia, mantendo, desde julho de 1997, o seu funcionamento, necessitando durante esse tempo de alterações por parte das empresas e do próprio poder público municipal. A minha proposta de trabalho, então, diz respeito ao Sistema Integrado de Transporte urbano da cidade de Uberlândia, questionando as imagens construídas sobre ele, buscando recuperar o seu significado para aqueles que o utilizam. A partir dessas considerações, tenho como objetivo geral entender qual o sentido do SIT na vida dos usuários, questionando as justificativas apresentadas por autoridades e gestores do setor de transportes para sua criação e mudanças, analisando os significados que os moradores da cidade que o utilizam atribuem ao serviço prestado pelas empresas, a partir das suas vivências como usuários.

Com a apresentação dos caminhos a serem percorridos pela pesquisa gostaria de esclarecer que esse trabalho se desenvolveu dentro de uma perspectiva histórica, o que acaba por ser um fator diferenciador em relação a outros trabalhos com a mesma temática, nas áreas da Geografia e Ciências Sociais.

Nos estudos que a Geografia realiza existem algumas pesquisas sobre transporte urbano coletivo, uma delas é a monografia de Guilherme Pfeifer *"A implantação do Sistema Integrado de Transportes de Uberlândia e os impactos do sistema no comércio das avenidas Floriano Peixoto e João Pinheiro"*.²

Pfeifer realiza um histórico dos planejamentos urbanos da cidade de Uberlândia discutindo como nele se insere o transporte coletivo urbano. Ele afirma que o planejamento é essencial para um transporte urbano eficiente e de qualidade, e que isso foi conquistado na cidade de Uberlândia em 1991, com a formatação do Plano Diretor, que tem a função de organizar e ordenar o crescimento das cidades para que exista uma maior qualidade de vida urbana.

Para o autor, a Geografia se dedica a pensar e a organizar o transporte, relacionando-o à sua estrutura urbana, acreditando que o SIT foi e é fundamental para a organização geográfica de Uberlândia, conseguindo um crescimento ordenado e planejado no espaço urbano de nossa cidade.

² PFEIFER, Guilherme. **A implantação do Sistema Integrado de Transporte em Uberlândia e os impactos do sistema no comércio das avenidas Floriano Peixoto e João Pinheiro**. Monografia. Instituto de Geografia Universidade Federal de Uberlândia, 1999.

Na área das Ciências Sociais, José Odval Alcântara Júnior trata, em sua tese de doutorado, de "*Algumas formas de sociabilidade dos passageiros de ônibus*".³ O seu objeto de estudo está concentrado nas ações e comportamentos das pessoas durante as suas viagens urbanas de ônibus coletivo. Essas ações e comportamentos são gerados pelas interações e relações sociais das pessoas que estão no interior do ônibus, sendo que aquelas relações mantidas nos percursos das viagens são consideradas como uma micro-realidade dentro de uma macro-realidade, a sociedade.

Alcântara considera que, antes de serem passageiros, as pessoas são indivíduos que carregam diversos aspectos culturais, que seguem padrões estabelecidos de vivência e convivência em um meio social. Assim sendo, os momentos de relações e interações das pessoas no interior do ônibus não podem ser deslocados, ou seja, separados de um conjunto maior de relações sociais.

A partir das práticas de sociabilidade observadas e registradas pelo autor, podemos entender as relações da sociedade como um todo. As formas de sociabilidade não são entendidas sempre como algo positivo, tanto que o autor expõe as relações conflituosas que acontecem entre os passageiros e os funcionários do setor de transporte (motoristas e cobradores).

Além dos conflitos, Alcântara observou a existência de ações solidárias e licenciosas, entendendo como elas se dão durante os percursos dos ônibus. Para a construção de seu trabalho, o autor utilizou os seguintes instrumentos metodológicos, alguns próprios das Ciências Sociais, tais como: a observação, a etnografia, diário de campo e análise de trechos literários.

As observações que o autor fez se restringiu a uma única linha de ônibus da cidade de São Paulo, onde ele fez os seus registros em um diário de campo, que é considerado instrumento básico para a etnografia. A etnografia é um método científico das Ciências Sociais, de análise e estudo da realidade social. Os trechos literários foram utilizados como uma fonte que reflete a realidade, ou seja, ele extraiu delas os momentos de sociabilidade dos passageiros no interior do ônibus, em alguns casos, o bonde.

³ ALCÂNTARA JÚNIOR, José Odval. *Algumas formas de sociabilidade dos passageiros de ônibus*. Tese de doutorado PUC, São Paulo, 2001.

Alcântara enfatizou em seu trabalho as relações humanas no interior do ônibus, porém o pesquisador não participa da realidade que estuda, apenas a observa e cabe a ele interpretar as ações e comportamentos das pessoas, que são por sua vez constituídos de aspectos culturais de uma determinada sociedade.

A antropóloga Janice Caiafa em "*Jornadas Urbanas*"⁴ trata também da questão do transporte coletivo urbano, especificamente na cidade do Rio de Janeiro, onde ela realizou um trabalho etnográfico de observação e de entrevistas com usuários e funcionários do setor de transportes. Na discussão que a autora faz em seu livro, o transporte coletivo foi contextualizado: ela constrói uma relação entre o transporte coletivo, as cidades e o capitalismo na sua forma atual - o neoliberalismo.

O transporte coletivo urbano tem para autora uma função essencial no cenário urbano, é ele que concretiza a cidade, no sentido que possibilita a dispersão dos cidadãos e os contatos entre pessoas em os locais mais distantes do espaço urbano. Porém, essa função do transporte, na maioria das cidades brasileiras, está sendo administrada e organizada por setores privados da economia, e não pelo gestor ideal: o Estado.

Janice Caiafa afirma que isso acontece pela recente atuação do capital neoliberal que necessita de um Estado mínimo que regule sem restrições a circulação do capital. O Estado, nessa conjuntura, transfere as suas tarefas estatais, como o transporte, para o setor privado. Os interesses capitalistas dessa forma vêm a prevalecer, tornando-se um obstáculo na produção do espaço heterogêneo das cidades.

A partir dessas considerações a autora descreve como se dá o transporte coletivo urbano na cidade do Rio de Janeiro, abordando as condições de trabalho e o próprio trabalho de motoristas e cobradores e, ao mesmo tempo, ela faz considerações sobre as condições das viagens.

Através de um trabalho de observação aliada á uma base teórica, Janice Caiafa acredita que as condições econômicas e políticas estabelecidas interferem na forma como se dão as viagens no transporte coletivo urbano. Como uma antropóloga que realizou um trabalho etnográfico de observação, ela acredita que os assaltos, as correrias dos motoristas, os momentos de tensão em geral, que ela observou, impedem que ocorra o

⁴ CAIAFA, Janice. **Jornadas Urbanas**: exclusão, trabalho e subjetividade nas viagens de ônibus na cidade do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: FGV, 2002. 182p.

encontro urbano entre os cidadãos. Esse termo “encontro urbano” é usado pela autora como um conceito, definido como momentos de encontros entre pessoas diferentes, que produzem a heterogeneidade na cidade.

Janice Caiafa descreve como funciona e como opera o transporte coletivo urbano em meio às relações que se produzem na cidade. Relações que são definidas por aspectos econômicos, políticos e sociais atuantes.

Com os trabalhos apresentados acima, podemos ver interpretações e visões diferentes sobre a mesma temática, o transporte coletivo urbano. No campo de pesquisas em História essa temática não é muita estudada ou pesquisada.

O Sistema Integrado de Transporte de Uberlândia, na sua forma de organização, administração e funcionamento, torna-se um produto das relações humanas, compostas de desejos, disputas, interesses e conflitos. Assim, elas não são estáticas e uniformes, ou seja, elas mudam no decorrer do tempo de forma conflituosa, pois são diferentes os interesses entre os homens.

O estudo histórico se diferencia das outras perspectivas, ao entender que as relações sociais relacionadas ao transporte coletivo urbano estão em constante construção. Assim podemos entender a História como possibilidade, como transformação, pois ela se concretiza em nosso presente e somos nós os agentes dessa História. Como Fenélon expõe em seu artigo “*O Historiador e a Cultura Popular*”:

“Outra vez esta idéia é bastante rica para nós historiadores de que nosso objeto é a transformação, a mudança, o movimento, o interesse em saber como e porque as coisas aconteceram, principalmente para descobrir o significado e a direção da mudança.”⁵

Acredito que qualquer trabalho histórico precisa estar calcado por esse pressuposto, e que esse seja o aspecto característico da ciência histórica, diferentemente dos trabalhos expostos anteriormente, onde pouco observo o agir dos sujeitos. Quero dizer que muitas vezes eles aparecem, mas são apenas observados como se não fossem agentes de um processo dinâmico. Entretanto, devemos considerar que essas pesquisas não se encontram nos campos de estudos da História.

⁵ FENÉLON, Déa Ribeiro. O Historiador e a Cultura Popular: história de classe ou história do povo?. *História & Perspectivas*. Uberlândia, UFU, n.6, p.5-23, jan/jun. 1992. pág 10.

As fontes históricas recolhidas para a construção dessa monografia foram reportagens do Jornal Correio, um informativo, um relatório e um panfleto informativo sobre o SIT produzidos pela Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes e ainda entrevistas com usuários diários do transporte coletivo.

A pesquisa no Jornal Correio foi realizada no Arquivo Público Municipal da cidade de Uberlândia, onde há um acervo completo, desde o seu primeiro número, que foi publicado em fevereiro de 1939 até os dias atuais. Os exemplares que foram pesquisados a partir do ano de 1996, até o ano de 2003, estão em bom estado de conservação.

O recorte na pesquisa, partindo do ano de 1996, não foi escolhido aleatoriamente, esse momento corresponde ao ano anterior à implantação do Sistema Integrado de Transporte. O objetivo de iniciar a pesquisa nesse ano, e não em 1997, era conhecer as discussões a respeito da implantação do SIT que o Jornal Correio considerava relevantes para estar trazendo como informações aos seus leitores.

A pesquisa no Jornal Correio, no entanto, não tinha como objetivo único coletar reportagens sobre a construção e a implementação do Sistema Integrado de Transporte. O recorte histórico, 1996 a 2003, proporcionou investigar como se veiculavam os discursos das autoridades antes e depois da inauguração do SIT, as opiniões de leitores que endereçavam cartas em apoio e aprovação ao novo sistema (SIT), também conhecer as mudanças que aconteceram na estrutura urbana da cidade para o funcionamento do SIT, saber as mudanças que o próprio sistema de transporte passou durante os anos pesquisados, conhecer como surgiu o transporte alternativo e como aconteceu o seu processo de legalização frente às ações contrárias de certos setores da sociedade e, por fim, conhecer as mais diversas reclamações que o Jornal Correio publicou durante aquele período, de usuários do transporte coletivo que enviaram e telefonaram para a sua Redação.

A eleição do Jornal Correio como uma das fontes para esse trabalho foi feita com inteiro conhecimento de que esse jornal tem uma posição política favorável a certos grupos de poder político e econômico da cidade de Uberlândia. Isso é bastante perceptível pela forma como o jornal anuncia as suas reportagens e pelo tipo de notícias que o jornal acredita ser importante para a sua comunidade de leitores. Os leitores do Jornal Correio são também um fator relevante na formação política do jornal, pois esse não existe por si

só, ele é um produto da relação das pessoas que o escrevem com as pessoas que o lêem, havendo assim um projeto político que acaba veiculando notícias importantes para esses grupos da sociedade e não havendo uma objetividade (se é que ela existe) como é dito que os jornais deveriam ter.

Para essa monografia foram utilizados também um relatório comparativo do sistema anterior de transporte (PROBUS) com o atual sistema (SIT), um caderno informativo produzido com um ano de implementação do SIT e um impresso informativo sobre o funcionamento do novo sistema que foi provavelmente distribuído entre os usuários no período das mudanças no transporte coletivo. Todos produzidos pela Secretaria de Trânsito e Transportes.

O relatório comparativo, o impresso informativo e um mapa das linhas do SIT foram disponibilizados para essa pesquisa pelo Laboratório de Trânsito e Transportes do Instituto de Geografia da Universidade Federal de Uberlândia, onde existem estudos relacionados ao transporte coletivo urbano. Alguns desses estudos partem da premissa que qualquer sistema de transporte é um aspecto extremamente definidor no sistema urbano, havendo então a necessidade de se ter estudos profundos sobre planejamento urbano e de transporte para que se tenha, em seguida, uma melhor qualidade de vida urbana.⁶

O impresso possui informações sobre as mudanças nas rotas, cores e números dos ônibus e sobre o funcionamento do transporte coletivo através do sistema de terminais. É, portanto, um material bastante didático com muitas ilustrações, com o objetivo de informar o usuário como utilizar o novo sistema de transporte:

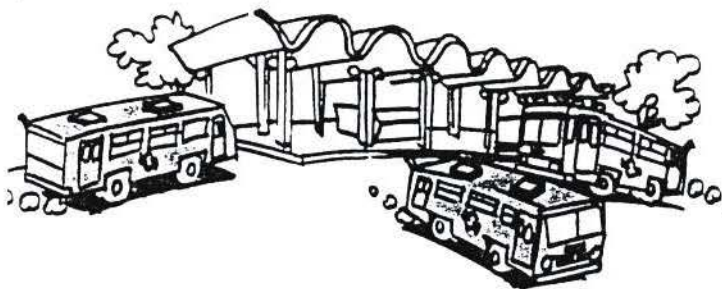
⁶ FERREIRA, Denise Labrea. **Análise do Planejamento de Transporte Urbano de Uberlândia, MG.** 1994.132f.Dissertação de Mestrado-Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília,1994

3 SIT **TERMINAL DE INTEGRAÇÃO**

É o terminal de ônibus que irá integrar diversas linhas de vários bairros. É o local onde você chega no ônibus de seu bairro e desce para pegar outro ônibus para outro local. Você pode

chegar a pé e pegar um ônibus para outro lugar; neste caso, você paga a passagem na bilheteria do terminal, e embarca pela porta de trás do ônibus.

12



3 SIT **TARIFA ÚNICA**



É o preço que você paga pela passagem. Você só paga uma vez e viaja em um ônibus ou mais de um, se for preciso. Isto se chama tarifa única.

O relatório comparativo traz uma série de dados e diversas informações tanto do antigo sistema de transporte coletivo como do Sistema Integrado. Ele vem traçando, no início, características da cidade de Uberlândia, descrevendo, em seguida, o funcionamento do antigo sistema apontando a sua inadequabilidade, para então apresentar o Sistema Integrado de Transporte coletivo como um novo sistema de funcionamento, que tem o objetivo de solucionar os problemas no transporte coletivo causados pelo antigo sistema.

Esse documento histórico é de fundamental importância para essa monografia, pois ele traz esclarecimentos de como funcionava o sistema convencional de transporte coletivo anterior ao Sistema Integrado de Transporte, permitindo-nos conhecer as mudanças que aconteceram no transporte coletivo de Uberlândia, e as justificativas que a Secretaria Municipal de Trânsito e Transportes alegava para a implantação de um novo sistema de transportes.

Além desses, foi coletado na Secretaria de Trânsito e Transportes um informativo de um ano pós-implantação do SIT. Esse informativo traz, na sua primeira página, uma

mensagem positiva sobre o 1º ano de funcionamento do SIT, assinada pelo Prefeito Virgílio Galassi.

Além disso, o informativo traz explicações sobre o funcionamento do SIT, as localizações dos terminais, as linhas que compõem o sistema e por fim os resultados, apresentados como positivos, após um ano de funcionamento do sistema. Na última página desse informativo há também uma mensagem do Secretário de Trânsito e Transportes, Sérgio Attiê, que aponta os benefícios das mudanças adquiridas no transporte coletivo com o Sistema Integrado de Transporte.

Juntamente com esse informativo, a Secretaria de Trânsito e Transportes disponibilizou uma relação das linhas de ônibus do sistema convencional, do mês de junho de 1997 (um mês antes da implantação do SIT), e outra relação de linhas de ônibus do mês de janeiro de 2004, após seis anos de funcionamento do SIT. Através de uma comparação entre essas duas relações é possível perceber quais os bairros da cidade o sistema convencional (PROBUS) atendia e quais os bairros são atendidos, hoje, pelo Sistema Integrado de Transporte.

Para essa monografia foram utilizadas ainda como fontes históricas entrevistas com usuários diários do transporte coletivo urbano. Realizei ao todo seis entrevistas com diferentes categorias de usuários como: dois estudantes, três trabalhadores e uma aposentada. Os estudantes foram Graciana Mary Oliveira, 22 anos, estudante do curso de Letras da Universidade Federal de Uberlândia, campus Santa Mônica. Graciana é natural de Patos de Minas-MG, mas mora em Uberlândia há 19 anos. Ela reside a dois anos no bairro São Jorge 1 e utiliza os ônibus todos os dias com o seguinte trajeto: A-339 São Gabriel – Terminal Santa Luzia e o T-132 Terminal Santa Luzia – Terminal Central. O segundo estudante é Luciano Pereira da Silva, 27 anos, estudante do curso de Filosofia da Faculdade Católica, que fica no bairro Osvaldo. Luciano é natural de Ituiutaba mora em Uberlândia desde julho de 1999 e reside no bairro Martins. Ele utiliza o SIT regularmente tendo o segundo trajeto: T-120 Terminal Central – Terminal Umuarama, às vezes T-140 Terminal Central – Terminal Planalto e T-131 Terminal Central – Terminal Santa Luzia.

Os três trabalhadores entrevistados foram Sandra Maria Vieira Teixeira, Iara Aparecida Ferreira e João Batista. Sandra Maria, de 35 anos, é natural de Araguari, mas mora em Uberlândia há 30 anos. Ela reside a 10 anos no bairro Pacaembu e trabalha como

comerciante no Camelódromo Municipal que fica na avenida Floriano Peixoto. Sandra utiliza os ônibus todos os dias com o seguinte trajeto: T-151 Terminal Industrial – Terminal Central. Iara Aparecida, 34 anos, é natural dessa cidade e reside a 12 anos no bairro São Jorge 1. Ela trabalha como secretária na sede do Partido da Frente Liberal que fica na avenida Floriano Peixoto. Para chegar ao seu trabalho ela utiliza o seguinte trajeto: A339 São Gabriel – Terminal Santa Luzia e T-131 Terminal Santa Luzia – Terminal Central. João Batista, 34 anos, é natural de Patos de Minas – MG, mas mora em Uberlândia há 12 anos. Ele trabalha há 10 anos como secretário do curso de graduação em História e reside no bairro Taíaman. Para chegar ao seu trabalho, João utiliza geralmente o A-143 Taíaman – Terminal Central e T-132 Terminal Central – Terminal Santa Luzia.

Por fim, a aposentada Divina Maria Carneiro, de 60 anos, é natural de São-Gotardo-MG, mas mora em Uberlândia há 33 anos e 16 anos no bairro São Jorge 1. Ela trabalhava como cozinheira em uma pizzaria da cidade. Mesmo aposentada, Divina utiliza ônibus quase todos os dias. O seu trajeto mais freqüente é A339 São Gabriel – Terminal Santa Luzia e T-131 Terminal Santa Luzia – Terminal Central. As entrevistas desses diferentes usuários do transporte coletivo foram realizadas com o objetivo de entender, por meio de suas falas, os significados do transporte em suas vidas.

A monografia aqui apresentada está estruturada em dois capítulos: no primeiro, precisamente no tópico número um, trabalho com fontes orais, ou seja, com as narrativas dos usuários do transporte coletivo urbano, com objetivo de entender a complexidade e a diversidade de significados atribuídos ao transporte em suas vidas. No segundo tópico, desse mesmo capítulo, discuto a organização e o funcionamento do novo sistema de transporte da cidade, denominado Sistema Integrado de Transporte, e as justificativas de certos grupos de poder da sociedade, aliados ao Poder Público Municipal para a implantação desse sistema.

No segundo capítulo trato dos ajustes e reações que o Poder Público Municipal juntamente com as empresas operadoras realizaram durante esses seis anos de funcionamento do SIT como respostas às inúmeras reclamações dos usuários do transporte enviadas ao Jornal Correio e publicadas na coluna “Boca no Trombone”.

CAPÍTULO 1:

O Transporte Coletivo Urbano em Uberlândia

1. O Transporte Coletivo Urbano em Uberlândia

1.1 Os Significados Atribuídos ao Transporte Coletivo

Os últimos anos no Brasil foram marcados por inchaço urbano, ou seja, crescimento exarcebado de algumas cidades, principalmente das interioranas, como Uberlândia. Buscando melhores condições de vida e de trabalho, milhares de pessoas optaram pelas cidades como moradia.⁷

A cidade de Uberlândia foi uma das opções escolhidas por um grande número de migrantes, tornando-se a terceira maior cidade do Estado de Minas Gerais localizada no Triângulo Mineiro, com mais 500.000 mil habitantes, de acordo com o Censo 2000, e com grande destaque no cenário econômico nacional especificamente no ramo da agroindústria e comércio atacadista⁸.

O alto e crescente número de habitantes nos últimos anos reforça o vigor do discurso progressista e desenvolvimentista criado para Uberlândia, desde os princípios do século XX e que é até hoje alimentado. Diante dessa situação, a cidade expandiu-se acomodando inúmeras pessoas que desejam beneficiar-se do “progressismo uberlandense”.

O espaço geográfico de Uberlândia foi expandido-se com o surgimento de novas casas, ruas e bairros, aumentando as proporções de distâncias no espaço urbano, que se tornam um obstáculo para alguns moradores se relacionarem e viverem na cidade. O seu vigor está na circulação dos sujeitos sociais, moradores que mantêm suas relações de trabalho, lazer, familiares, de amizades e essas relações, por sua vez, *“acabam por definir e delinear a paisagem urbana, a imagem da cidade”*⁹. O deslocamento dos sujeitos

⁷ BATISTA, Sheille Soares de Freitas. **Buscando a cidade e construindo viveres: relações entre campo e cidade.** Uberlândia. Dissertação de Mestrado Instituto de História-Universidade Federal de Uberlândia. 2003.130f. Neste trabalho Batista trata da questão da migração de trabalhadores rurais e pequenos proprietários para a cidade buscando novas possibilidades de vida. A autora pesquisou também como são as condições de vida desses sujeitos e como tem sido a disputa pela cidade.

⁸ DANTAS, Sandra Maria. Entre o Real e o Ideal: A cidade que se tem e a cidade que se quer. Uberlândia (1900-1950). In: **História & Perspectivas**. Uberlândia: EDUFU, n.25 e 26, p. 193-214, Jul/Dez.2001/Jan/Jul2002, p. 194.

⁹ FENELON, Déa Ribeiro.(org) **Pesquisa em História 1. Cidades.**Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados em História do Departamento de História da PUC. São Paulo: Olhos d'água, 1999. p. Introdução.

sociais pelo espaço urbano é então algo fundamental para viverem e se relacionarem na cidade.

As locomoções pela cidade, para alguns moradores de Uberlândia, sendo a maioria classe trabalhadora, são realizadas quase sempre através do transporte coletivo urbano. O serviço de transporte público nessa cidade, em 2004, é oferecido por duas empresas de transporte privadas (A Auto Viação Triângulo e a Transcol), sendo o serviço organizado e vistoriado pelo Poder Público Municipal através da Secretaria de Trânsito e Transportes (Settran).

Diante da realidade conflituosa que cerca o serviço de transporte; das necessidades de deslocamento dos usuários e sua relação com a administração do Poder Público Municipal que atende os interesses de empresas privadas, proponho-me, no primeiro momento desse capítulo, investigar os significados do transporte coletivo urbano nas vidas de alguns moradores usuários da cidade de Uberlândia.

Para tal proposta, optei como caminho metodológico a História Oral, por permitir um contato com a complexidade da realidade social onde estamos inseridos. Isso é possível por meio da construção das narrativas de sujeitos históricos, que *“não são pensados como uma abstração, ou como um conceito, mas como pessoas vivas, que se fazem historicamente e culturalmente, num processo em que as dimensões individual e social são e estão intrinsecamente imbricadas”*¹⁰.

Refletindo sobre as colocações de Yara Kouhry, entrevistei seis pessoas, desde trabalhadores, estudantes e uma aposentada, todos usuários cotidianos do transporte coletivo urbano¹¹, a fim de abordar diferentes visões, significados e representações sobre esse meio de locomoção em suas vidas, pois *“cada pessoa traz em sua experiência e em suas narrativas elementos de sua cultura, impregnados de seu próprio ponto de vista, forjado em convívio e em conflito na dinâmica social”*¹².

Assim sendo, cada narrador entrevistado traz uma subjetividade extremamente pessoal, mas significativa como qualquer outra para a construção de um trabalho

¹⁰ KOUHRY, Y.A. Narrativas Orais na Investigação da História Social. In: **Projeto História**. São Paulo: EDUC, n. 22, p.79-103, jun.2001.p.80.

¹¹ Os nomes e demais informações sobre os entrevistados estão na introdução dessa monografia.

¹² KOUHRY, Y. A. Op. Cit, p. 84.

historiográfico¹³. Lembrando “que os documentos de história oral são sempre resultado de um relacionamento, de um projeto compartilhado no qual ambos, o entrevistado e o entrevistador, são envolvidos mesmo se não harmoniosamente”¹⁴. Dessa forma, a narrativa se torna ainda mais complexa com a participação do historiador, pois ele não abandona a sua posição também de sujeito social no momento da entrevista e nem na construção da sua versão histórica.

O ônibus coletivo urbano da cidade de Uberlândia é algo essencial, como já havia dito, na vida de alguns moradores dessa cidade, porque eles não têm talvez outra forma de locomoção para realizar atividades importantes do seu cotidiano, como trabalhar e estudar. Esses moradores, e portanto usuários, atribuem diferentes e complexos significados ao transporte coletivo em relação ao seu viver na cidade, construídos a partir de uma necessidade comum, usar o ônibus todos os dias para se locomoverem. Essas diferenças existem por essas pessoas serem sujeitos com experiências de vidas diferentes, logo havendo múltiplas e diversificadas necessidades em relação ao transporte coletivo urbano.

A locomoção através do ônibus coletivo urbano é muitas vezes vivida com dificuldade por alguns usuários, tornando ainda mais desgastante o cotidiano desses trabalhadores. Fato que está presente no depoimento do secretário João Batista:

Quando eu perco o ônibus 143, eu vou pra pegá o 122 ou 126 lá nas duas pistas. Nem sempre a gente consegue pegá o ônibus porque tá sempre lotado, já sai cheio lá do Tocantis e lá do Guarani. Então ele passa pela gente depois de duas, três tentativas que a gente consegue pegá o ônibus, mesmo assim a gente não consegue vim sentado, sabe?¹⁵

A dificuldade relatada pelo secretário ao utilizar o transporte coletivo é mais acentuada quando “você não encontra lugar pra sentá”. A necessidade desse usuário em relação ao ônibus está relacionada a uma viagem confortável, com uma acomodação

¹³ PORTELLI, A. Tentando Aprender um Pouquinho. In: **Projeto História**. São Paulo:EDUC, n. 15, abr. 1997, p.13-33.p.17.

¹⁴ PORTELLI, Alessandro. O que faz a história oral diferente. In: **Projeto História**. São Paulo; EDUC, n 14 fev. 1997, p.25-39. p. 35.

¹⁵ Secretário João Batista da coordenação do curso de História na UFU. Residente no bairro Taiaman, usuário do A-143, normalmente, que desembarca no Terminal Central e embarca no T-132 para chegar ao campus Santa Mônica. Entrevista realizada 23/03/2004.

em uma poltrona. Essa necessidade é dada por sua condição de trabalho, que precisa do ônibus várias vezes ao dia:

Então os horários que eu venho e os horários que eu vou são geralmente os horários de pico, né? Aí na hora do almoço eu volto a mesma coisa. Porque? Eu chego no Terminal Central é, vou pegá o 143 ou 122 ou 126, como que é horário de aula também então esses ônibus vão cheios de alunos. Você voltano pra casa, então vai novamente em pé carregano sacola, chega em casa almoça, na hora da volta os alunos , tão voltano tamém pra vim pra aula.¹⁶

A dificuldade em relação ao transporte coletivo não se restringe apenas ao momento da utilização do ônibus, mas se estende no acesso ao transporte público, *“bom usa o aí, é complicado, sabe? Sempre complicado! Primeiro, porque é R\$1,50 a passage, né? Passage cara! E às vezes nem dá pra tá usano o ônibus todas às vezes que você precisa usá!”*¹⁷

O estudante de Filosofia Luciano expõe a sua dificuldade em estar usufruindo do serviço de transporte, sentindo-se até mesmo excluído de uma das necessidades básicas de vida de qualquer morador dessa cidade, que não tem outra forma de locomoção, como um automóvel particular. O estudante, no entanto, reconhece que o transporte coletivo urbano é operado por empresas privadas que fazem dessa necessidade básica da população um negócio rentável. Luciano relata a situação em que aconteceu esse reconhecimento:

Eu e o Jefferson um amigo aí, a gente tava discutindo assim que aumentou, passo de R\$1,00 pra 1,25. Então aí começou, foi quando eu comecei ficar, tomá consciência aí dessa noção do ônibus, que é o transporte, transporte público, que tem por empresa privada, e que tava aumentano o preço ali, sabe? E eu senti que esse aumento aí, do passe aí, acho que foi abusiva. Então que dizer de R\$1,00 passá pra R\$1,25 com a justificativa ali em cima de uma planilha, né? Planilha ali que dá base a, o aumento do passe. Aí você toma essa planilha que você num entende muito bem e tem ali o aumento de 25% em cima do transporte, do passe quer dizer. Então eu pensei: pô isso num tá legal!¹⁸

O estudante Luciano, como o secretário João Batista, trazem em seus depoimentos a sensação de estarem sendo lesados diante da condição de usuários, em vista dos interesses das empresas operadoras, *“porque eles levam isso muito em consideração:*

¹⁶Entrevista com João Batista 23/03/2004.

¹⁷ Estudante de Filosofia Luciano Pereira da Silva, 27 anos, reside no bairro Martins e utiliza geralmente os ônibus T-120 e T-121 sentido Umuarama e às vezes T-131rumo ao Terminal Santa Luzia para chegar na UFU. Entrevista realizada 17/01/2004.

¹⁸ Entrevista com Luciano Pereira 17/01/2004.

'Ah o lucro é o que mais compensa!'. Então eles tiram o ônibus pra tá dano, né? Um pouco mais de lucro pra empresa''¹⁹, como reconhece o secretário João.

Perante essa realidade, tanto o trabalhador como o estudante acreditam que são prejudicados no atendimento de suas necessidades: viajar com conforto e segurança, ou mesmo de simplesmente ter acesso ao transporte coletivo urbano.

Realizar uma viagem segura, confortável e rápida pelo transporte público está intrinsecamente relacionada à localização da moradia do usuário no espaço urbano dessa cidade. A usuária Sandra Maria Vieira que trabalha como comerciante no Camelódromo Municipal, e é moradora do bairro Pacaembu, relata que, por morar nesse local, o trajeto do ônibus é realizado com praticidade e acessibilidade: *"eu tomo ônibus na porta da minha casa. O ponto é um pouquinho abaixo, aí o trajeto é mais ou menos uns 15 a 20 minutos."*²⁰ Quando a comerciante narra a rotina cômoda e confortável de utilização do ônibus em sua vida, ela faz uma construção atribuindo significados a sua própria experiência. Esses significados estão então ligados ao transporte que proporciona regularidade e segurança:

Não o horário assim é bem definido, assim pelo menos na nossa linha lá. Ela os horários são bem regulados. Então fica mais fácil, dá pra gente controlar o horário pra chegá a tempo, não costuma atrasá muito assim, dá uma regularidade, dá pra contá com o horário.²¹

Mesmo usufruindo um transporte coletivo regular, a usuária percebe que está em uma posição privilegiada em relação a outras pessoas que também precisam do ônibus cotidianamente, Sandra, então, narra um transtorno observado com uma colega de trabalho portadora de deficiência física:

Só um coisa que já presenciei algumas vezes que me desagradou muito um pouco. É por causa de transporte assim de deficientes. É, eu já, sim, muitas pessoas inclusive tinha uma colega nossa aqui usava cadeira de rodas, então assim, às vezes o ônibus passava e eu via ela no ponto esperano, e tinha que ficá esperano [...] Então eu ficava assim meio chateada com isso.²²

¹⁹ Entrevista com o secretário João Batista da coordenação do curso de História da UFU. Utiliza normalmente o A-143 que desembarca no Terminal Central e em seguida ele embarca no T-132 para chegar ao campus Santa Mônica.

²⁰ Entrevista com a comerciante Sandra Maria Vieira, 35 anos, residente no bairro Pacaembu e trabalha no camelódromo municipal que fica no centro da cidade. Ela utiliza o T-151 Terminal Industrial-Terminal Central. Entrevista realizada no dia 15/01/2004.

²¹ Entrevista com Sandra Maria, realizada 15/01/2004.

²² Entrevista com a comerciante Sandra Maria realizada 15/01/2004.

Apesar de ter acesso a um transporte coletivo que atende as suas necessidades satisfatoriamente, Sandra ainda se sente desconfortável e insatisfeita utilizando o ônibus, por perceber a realidade do atendimento discriminatório desse serviço a uma grande parcela dos usuários moradores da cidade.

Diferentemente da comerciante Sandra Maria, a usuária Divina Maria Carneiro diz que o transporte atende bem as suas necessidades principalmente depois que se aposentou, “*porque agora eu entro tem meu banco de reserva, né?*”²³. Podemos entender por meio do depoimento da usuária aposentada como os significados atribuídos ao transporte coletivo estão intrinsecamente relacionados às condições de vida e de trabalho das pessoas que o utilizam. A Senhora Divina Maria recorda de como utilizava o ônibus que “*quando eu trabalhava só mesmo pro serviço, né?*” e conta ainda que “*trabalhava até vinte pras onze, né? Ai eu vinha imhora muitas vez de ônibus, porque o São Gabriel atrasava muito*”²⁴.

Recordando dos tempos em que trabalhava, a aposentada recupera a importância de um transporte regular em sua vida para chegar e voltar do trabalho. Na sua recente condição de aposentada, a usuária experimenta outras necessidades que não mais estão relacionadas a sua anterior situação de trabalhadora:

Agora é melhor! Agora eu vô é passeá, faze outras coisa, né?[...] Eu utilizo assim, vô passeá, vô pros forró dançá! Tamém quando tem que i ao médico. Igual hoje, peguei ônibus quantas vezes...? Seis vez hoje! Andei bastante!²⁵

Apesar das necessidades em relação ao ônibus terem mudado, a Senhora Divina não deixou de utilizar o transporte coletivo, atribuindo a ele uma grande importância em sua vida.

Quando fazemos apontamentos sobre a utilização do transporte coletivo urbano eles quase sempre são relacionados à questão do tempo que se perde na espera do ônibus e durante as viagens de deslocamento. O tempo direcionado à utilização do transporte coletivo pertence, muitas vezes, ao trabalhador e ao estudante, ou seja, é um tempo em que o trabalhador não está trabalhando e, no caso do estudante, em que ele não está na

²³ Entrevista com a cozinheira aposentada Divina Maria Carneiro, 60 anos, reside no bairro São Jorge 1. Ela utiliza normalmente o A-339 São Gabriel desembarcando no Terminal STª Luzia e embarca no T-131 Terminal Central. Entrevista realizada 21/01/2004.

²⁴ Entrevista com a senhora Divina, 21/01/2004.

²⁵ Entrevista com a Senhora Divina, 21/01/2004.

instituição educacional, pois quase sempre essas pessoas têm horários estabelecidos e devem segui-los com uma certa exatidão.

Esse fato é experimentado pela a estudante de Letras Graciana Mari Oliveira, que relata alguns conflitos em relação a sua vida e a necessidade de utilizar o ônibus:

Olha é, considerando que eu acordo praticamente todos os dias atrasada, eu passo um pouquinho de raiva, né? Porque pego o ônibus mais ou menos 7h20 e tenho que tá na faculdade às 8hs. Porque normalmente o ônibus, é na hora que eu tô chegado na esquina ele passá.²⁶

Para que a estudante pudesse estar em sua casa tranquilamente e chegar na Universidade no horário exato da sua aula, ela necessitaria de um transporte regular e que perdesse pouco tempo na sua espera e no deslocamento. Mas, mesmo não usufruindo um transporte naquela condição, a estudante afirma que não deixa de dormir mais um pouco em consequência do ônibus que provoca o seu atraso:

“[...]assim quando eu tenho sorte, que eu consigo pega o ônibus, né? Quando eu consigo passar a perna nele e chegar primeiro que ele, aí eu consigo chegar na hora.”²⁷

A usuária e secretária da sede, em Uberlândia, do Partido da Frente Liberal, Iara Aparecida, compartilha praticamente da mesma experiência da estudante Graciana; a relação entre o tempo do usuário e a utilização do ônibus. A secretária Iara Aparecida, como mãe de família que precisa trabalhar, tenta ficar o maior tempo possível em sua casa junto com seus filhos. Como ela mesma relata:

Eu sempre saio de casa correndo. Eu saio atrasada, aí porque mais ou menos eu sei o horário que o ônibus vai passá, e por enquanto no meu bairro os ônibus passá no horário, então eu já saio correndo atrasada e entro dentro do ônibus e venho e chego sempre atrasada no serviço.²⁸

Podemos perceber através do depoimento da usuária Iara que a utilização do transporte é realizada de forma aflita e tumultuada, pois ela depende do ônibus para

²⁶ Entrevista com a estudante de Letras dessa Universidade Graciana Mari Oliveira, 22 anos, residente no bairro São Jorge 1. Ela utiliza normalmente o A-339 São Gabriel desembarcando no Terminal STª Luzia e embarca no T-132 direção Terminal Central que passa próximo a UFU. Realizada 10/01/2004.

²⁷ Entrevista com a estudante Graciana. Realizada 10/01/2004.

²⁸ Entrevista com a secretária da sede em Uberlândia do Partido da Frente Liberal Iara Aparecida Ferreira, 34 anos, residente do bairro São Jorge 1. Ela embarca no A-339 São Gabriel que desembarca no Terminal STª Luzia e embarca em seguida sentido centro no T-131. Realizada 15/01/2004.

conseguir chegar no trabalho com pontualidade e poder estar por um pouco mais de tempo junto à sua família.

Mesmo diante dessa realidade, a secretária Iara Aparecida diz que *“eu prefiro andá de ônibus do que andá de moto, ou de carro. Eu gosto...”*²⁹, porque o ônibus para ela mais que um meio de locomoção é um local onde ela cria laços de amizades, transformando as suas viagens em momentos agradáveis e descontraídos:

Bom ,eu adoro andá de ônibus. Porque eu converso demais da conta. É por exemplo hoje, eu entrei dentro do ônibus já fui entrano e falano “Bom Dia” pro pessoal. Aí ninguém me respondeu, aí eu peguei e falei alto de novo “Bom Dia! Pra todo mundo!”. Aí eles responderam e sorriram todo mundo. Então pra mim, eu acho, como se diz, uma diversão!³⁰

Mais do que conforto, rapidez e segurança, essa usuária tem a necessidade de manter relações de sociabilidade com outros usuários e os próprios funcionários do ônibus, se diferenciando dos outros entrevistados.

Com os trechos das narrativas apresentados, tivemos a oportunidade de compreender um pouco da complexidade de significados e experiências atribuídas pelos sujeitos usuários do transporte coletivo urbano, tais como: a dificuldade de não fazer uma viagem sentado como enfrenta João, e do estudante Luciano de não poder utilizar o transporte; a acessibilidade e praticidade de Sandra; a condição confortável e privilegiada da usuária aposentada; os atrasos da estudante Graciana e a necessidade de descanso; a utilização aflita e tumultuada da secretária Iara, mas que mesmo assim se sente bem ao utilizar o ônibus por ser um local de amizades e companheirismo. Cada uma dessas narrativas têm a sua importância no que compõem a nossa realidade. Como Portelli afirma:

O respeito pelo valor e pela importância de cada indivíduo é, portanto, uma das primeiras lições de ética sobre a experiência com o trabalho de campo na História Oral. Não são exclusivamente os santos, os heróis, os tiranos -ou as vítimas, os transgressores, os artistas – que produzem impacto. Cada pessoa é um amálgama de grande número de História em potencial, de possibilidades imaginadas e não escolhidas, de perigos eminentes, contornados e por pouco evitados. Como historiadores orais, nossa arte de ouvir baseia-se

²⁹ Entrevista com a secretária Iara. Realizada 15/01/2004.

³⁰ Entrevista com a secretária Iara. Realizada 15/01/2004.

na consciência de que praticamente todas as pessoas com quem conversamos enriquecem nossa experiência³¹.

Todos os entrevistados estão falando das suas dificuldades ou das suas satisfações a partir do presente vivido por eles. Como moradores na cidade de Uberlândia, os seus deslocamentos no espaço urbano acontecem dentro do sistema implantado pela Prefeitura Municipal em 1997, o Sistema Integrado de Transporte, que passo avaliar a no próximo tópico.

³¹ PORTELLI, Alessandro. Tentando Aprender um Pouquinho. In: **Projeto História**. São Paulo: EDUC, n. 15, abr. 1997, p.13-33, p.17.

1.2 A Implantação do Sistema Integrado de Transporte (SIT).

O Sistema de Transporte Coletivo urbano, adotado desde 1997 pelo Poder Público Municipal na cidade de Uberlândia, é denominado Sistema Integrado de Transporte (SIT). Essa organização é citada em alguns trabalhos de pesquisa do curso de Geografia da Universidade Federal de Uberlândia como uma das melhores opções em transporte coletivo, devido aos seguintes aspectos, destacados por Pfeifer:

Utilizando-se do SIT, o usuário pode se deslocar para qualquer ponto da cidade pagando somente uma tarifa. A racionalização da rede proporcionou uma maior oferta de transporte. A adoção de técnicas modernas de gerenciamento conduziu a uma melhor regularidade e confiabilidade do sistema³².

Esses aspectos que compõem o planejamento do Sistema Integrado de Transporte contribuíram no seu reconhecimento pelo Ministério do Planejamento como um dos mais modernos do País³³. Sendo assim, as características de moderno e racionalizado foram os critérios influenciadores para que esse sistema fosse considerado como uma das melhores opções em transporte coletivo urbano.

Aquelas pesquisas apresentam ainda estudos sobre a relação entre o transporte coletivo urbano com o espaço da cidade, acreditando que através de um bom planejamento do transporte é possível garantir às pessoas uma melhor qualidade de vida urbana.

Entre aquelas pesquisas existem algumas discussões acerca da melhor forma de planejamento de transporte a ser adotada. Denise Labrea Ferreira, na sua Dissertação de Mestrado "*Análise do Planejamento de Transporte Urbano de Uberlândia – Minas Gerais*"³⁴, discute as formas e o grau de eficiência de cada teoria de planejamento urbano existente. A autora defende a necessidade de um planejamento Interativo, que

³² PFEIFER, Guilherme. **A Implantação do Sistema Integrado de Transporte em Uberlândia e os impactos do sistema no comércio das avenidas Floriano Peixoto e João Pinheiro**. Monografia do Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia. 1999 p. 27.

³³ BERNADINO, Andréia Rísoli. **O Transporte Informal em Uberlândia: Formas de Atuação de Peruas e Vans**. Dissertação de Mestrado Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia. 2000, p. 136.

³⁴ FERREIRA, Denise Labrea. **Análise do Planejamento de Transporte Urbano de Uberlândia – Minas Gerais**.132f. Dissertação de Mestrado Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília.1994.

significa uma junção de saberes entre os técnicos planejadores e a própria comunidade. Assim Ferreira explica:

Sendo planejamento interativo o modelo que procura realmente trabalhar com a questão da participação efetiva da comunidade, dentro de uma postura de quem pensa a ação é quem executa e também a sofre, dentro dele é que o planejamento de transporte urbano encontra pressuposto para se efetivar como processo.³⁵

Denise Ferreira direcionou suas pesquisas à cidade de Uberlândia, onde ela constatou um mau uso e ocupação do solo, existindo então uma grande especulação imobiliária nas regiões centrais, comerciais e nas de maiores fluxos. Essa especulação vem comprometer a qualidade de vida da população de baixa renda que habita em regiões periféricas distantes das comerciais, que são pólos geradores de empregos.

Diante então do mau uso e ocupação do solo, o maior efeito observado foi na ineficiência do serviço de transporte coletivo urbano e na tentativa de sanar os problemas estruturais urbanos: os transbordos, os congestionamentos no centro da cidade e a poluição ambiental. Para então eliminar esses problemas detectados “em 1990, a Prefeitura Municipal de Uberlândia contrata a Consultoria do Escritório de Planejamento Urbano Jaime Lerner para assessorar a equipe local, no desenvolvimento do Plano Diretor e desenvolver os planos setoriais de Trânsito e transporte, estruturação urbana e obras.”³⁶

Essa ação do Poder Público Municipal não requeria especificamente um planejamento para o setor de trânsito e transportes, mas da cidade como um todo, criando assim o Plano Diretor da cidade de Uberlândia. Esse planejamento tem o objetivo de ordenar racionalmente o crescimento dessa cidade tendo o transporte como elemento delineador do espaço urbano.³⁷

O transporte urbano planejado e definido no Plano Diretor da cidade de Uberlândia é o Sistema Integrado de Transporte, que além de ordenar o crescimento da cidade teria o

³⁵ Ibid., p. 30-31.

³⁶ Ibid., p 55.

³⁷ BERNADINO, Andréa Rísoli. **O Transporte Informal em Uberlândia: Formas de Atuação de Peruas e Vans**. Dissertação de Mestrado Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2000. p 104.

compromisso de prestar um serviço de qualidade e acessibilidade a toda população de Uberlândia.³⁸

O SIT não foi implementado de imediato à sua criação e isso aconteceu com todas as mudanças propostas pelo Plano Diretor. A demora foi justificada na falta de recursos do Poder Público Municipal e a implantação do novo sistema só aconteceu realmente com a parceria realizada entre o poder público municipal e a iniciativa privada.³⁹

Essa parceria se concretizou na concessão da Prefeitura Municipal à COMTEC- Companhia de Administração de Terminais e Centros Comerciais- para a construção da estrutura física do Sistema Integrado. A COMTEC surgiu a partir de um consórcio formado por duas empresas: Construtora Andrade Gutierrez S.A, de Belo Horizonte, e a ABC Construtora do Grupo Algar dessa cidade. A Companhia foi criada especialmente para o gerenciamento e administração dos Terminais por 15 anos, e se esse prazo não for suficiente para a restituição dos investimentos, o prazo poderá ser prorrogado.

A iniciativa do poder público em se aliar à iniciativa privada para a construção de um sistema de transporte público foi noticiada no Jornal Correio de 31 de dezembro de 1997, como uma iniciativa pioneira e inovadora da administração municipal:

A meta da Prefeitura era mudar o sistema antigo, que já não supria as necessidades da população, e levar mais conforto para cerca de 205 mil passageiros diários. A mudança foi profunda e marcou a união da iniciativa privada com o município [...]. O SIT foi o primeiro conjunto de Terminais urbanos privatizados do Brasil, fruto de uma parceria com a iniciativa privada e o poder público.⁴⁰

Essa iniciativa não foi tão pioneira. Janice Caiafa em “Jornadas Urbanas” expõe as vendas dos setores de transporte público pelos poderes públicos municipais às empresas privadas, sendo então processo comum nas cidades brasileiras⁴¹. Assim, as privatizações tornam-se uma boa solução às administrações públicas, mas um ineficiente e precário serviço aos usuários do transporte público urbano, como já foi discutido anteriormente.

³⁸ PFEIFER, Guilherme. **A implantação do Sistema Integrado de Transporte em Uberlândia e os Impactos do sistema no comércio das avenidas João Pinheiro e Floriano Peixoto**. Uberlândia: Instituto de Geografia Universidade Federal de Uberlândia, 1999. Monografia. p.18.

³⁹ FERREIRA, op.cit., p. 92.

⁴⁰ SIT FOI PIONEIRO NA PARCERIA PRIVADA E PÚBLICA. **Jornal Correio**, Uberlândia, 31 dez. 1997. Cidades, p.13.

⁴¹ CAIAFA, Janice. **Jornadas Urbanas: exclusão, trabalho e subjetividade nas viagens de ônibus na cidade do Rio de Janeiro**. 1.ed. Rio de Janeiro: FGV, 2002. p142.

O SIT, então, segundo Pfeifer em sua monografia, foi criado e planejado quase que exclusivamente para eliminar as necessidades dos usuários, porém não se cumpriu esse objetivo, pelo menos nos primeiros dias de funcionamento, o que relata o usuário Anito Ernesto por meio de uma reclamação publicada pelo Jornal Correio:

[...] Por enquanto, para mim, o sistema só trouxe transtornos, pois nada está funcionando como foi dito nas propagandas, disseram que os passageiros iriam esperar menos, só que eu fiquei quase 40 minutos no Terminal Central esperando o ônibus e quando chegou foi aquela correria, além de estar superlotado.⁴²

O Sistema Integrado de Transporte da cidade de Uberlândia não está excluído daquela realidade que se instaura no País, que busca na privatização solução para enfrentar os problemas sociais que deveriam ser equacionados pelo Estado. Ele é servido por duas empresas privadas de ônibus coletivo, a Auto Viação Triângulo e a Transporte Coletivo de Uberlândia (Transcol), que operam através de uma divisão de linhas. Em janeiro de 2004, a Auto Viação Triângulo atendia ao todo 41 linhas e a Transcol 51 linhas⁴³.

Nota-se um crescimento significativo no número das linhas atendidas por essas empresas em relação aos primeiros anos de funcionamento do SIT, comparando-o com os dados que Andréia Rísoli apresenta em sua Dissertação de Mestrado: no ano de 2000, eram 36 linhas para a Auto Viação Triângulo e 47 linhas para a Transcol⁴⁴. Podemos entender a partir desses dados que houve um aumento na frota de ônibus das duas empresas, porém não podemos deduzir daí que a qualidade do serviço tenha aumentado.

As linhas do Sistema Integrado de Transporte operam dentro do esquema Tronco – Alimentador: as linhas alimentadoras correspondem aos trajetos dos bairros próximos aos Terminais de Bairro. Os ônibus que fazem esses trajetos têm a função de alimentar o sistema de transporte, ou seja, eles transportam os usuários mediante pagamento, até o terminal de bairro mais próximo.

O usuário, estando no interior do Terminal de Bairro, terá como uma das opções, se o seu destino for o centro da cidade, as linhas troncais que correspondem às linhas de avenidas de tráfego mais rápido, que ligam os terminais de bairro ao Terminal Central.

⁴² BOCA NO TROMBONE. **Jornal Correio**. Uberlândia. 9 de julh de 1997.p.9.Cidades.

⁴³ SECRETARIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTE. Relação de Linhas e ônibus. Jan 2004.

⁴⁴ BERNADINO, Andréia Rísoli. **O transporte informal em Uberlândia: Formas de Atuação de Peruas e Vans**. Dissertação de Mestrado Instituto de Geografia. Universidade Federal de Uberlândia, 2000. p 115.

Dentro desse sistema existem ao todo quatro Terminais de Bairro e um Terminal Central, localizado na região central da cidade que atende todos os ônibus de linhas troncais e alguns de linhas alimentadoras.

Existem ainda, nesse sistema, as linhas denominadas interbairros, que ligam os Terminais de Bairros a outros Terminais de Bairros, não necessitando fazer transbordo (entrar em um outro ônibus para chegar ao seu destino) no Terminal Central.

Os Terminais de ônibus que compõe o SIT foram distribuídos estrategicamente por alguns Bairros da cidade de Uberlândia, sendo nomeados e numerados: o Terminal Central foi nomeado Paulo Ferolla da Silva, ex-prefeito da cidade, e numerado por um. Ele se localiza na Praça Sérgio Pacheco - região central – com a maior estrutura física entre outros Terminais, com três pavimentos (plataformas de embarque e desembarque, setor de lojas comerciais nomeado como Pratic Center e um estacionamento privativo). Um Terminal de bairro, numerado dois, foi nomeado José Rodriguez da Cunha tendo a sua localização no bairro Umuarama. O Terminal de número três, nomeado de Genésio de Melo Pereira se encontra no bairro Santa Luzia. O Terminal de número quatro, com a nomeação de Brás Cardoso, está localizado no bairro Planalto e, por fim, o Terminal de número cinco foi nomeado de Fábio Pereira, tendo a sua localização no bairro Industrial. Todos esses Terminais de Bairro possuem plataformas de embarque, desembarque e lojas comerciais, porém são de menor estrutura em relação ao Terminal Central Paulo Ferolla da Silva⁴⁵. Observemos em seguida um mapa com a localização dos Terminais no espaço geográfico dessa cidade:

⁴⁵Ibid., p 132.

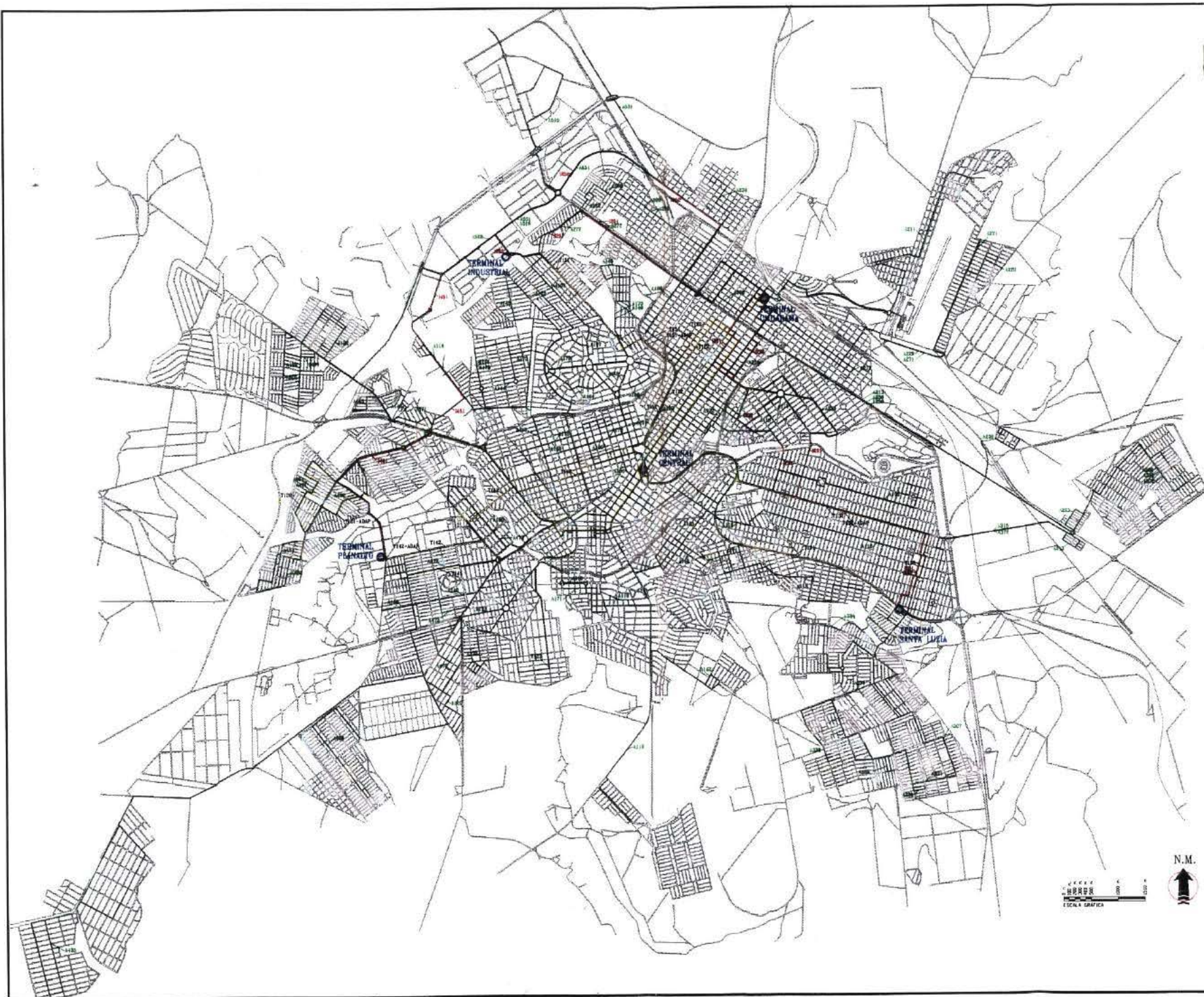
UBERLÂNDIA

1997

ITINERÁRIOS SIT

LEGENDA

- Linhas Troncais
- Linhas Alimentadoras
- Linhas Interbairros
- Terminais



ESCALA GRÁFICA



Organização: Amie
 DESAFIO: EDSON CLETO SILVA
 TEXTO: RAY - INGENHARIA 1997

Esse mapa nos mostra com uma certa exatidão onde estão situados os Terminais no espaço urbano, podendo através dele entender melhor as facilidades e/ou dificuldades que os usuários têm ao utilizarem o Sistema Integrado de Transporte.

Imaginemos um morador do bairro Seringueiras, que fica na periferia da cidade, localizado após o Terminal Santa Luzia, e que precisa ir até a Rodoviária, situada no bairro Martins, próximo a BR-365. Ele deveria embarcar no ônibus A-327 Seringueiras que o desembarcaria no Terminal Santa Luzia, para em seguida, embarcar no T-131 que tem o Terminal Central como destino. Nesse local, ele entraria nos ônibus que vão para a Rodoviária; A-100; A-160 ou T-142. Ao fim de seu deslocamento, esse usuário precisaria subir e descer de três ônibus e passar por dois Terminais.

Agora uma outra pessoa que teria o mesmo destino, a Rodoviária, mas que morasse em outra região da cidade, por exemplo, o bairro Santa Mônica próximo a campus da Universidade Federal de Uberlândia. Os moradores desse bairro que utilizam o transporte coletivo têm na principal avenida, a Av. Segismundo Pereira, várias opções de ônibus com destino ao Terminal Central tais como; T-132; T-101; T-103 e A-105.

Embarcando em um desses ônibus, o usuário desembarcaria naquele Terminal e poderia entrar nos ônibus A-100; A-160 e T-142, para enfim chegar a Rodoviária. Assim sendo, esse usuário precisaria utilizar apenas dois ônibus e passar apenas por um Terminal.

As criações desses exemplos adquiriram maior concretude com o auxílio do mapa nos informando visualmente a localização dos Terminais, conseqüentemente a dificuldade, em especial, dos moradores da periferia de estarem se locomovendo pela cidade, precisando utilizar um, dois ou três ônibus e passar por um, dois ou três Terminais.

Como observamos acima, números foram designados para os Terminais do Sistema Integrado de Transporte para facilitar a utilização das linhas de ônibus pelos usuários. Todos os ônibus são identificados por um sistema numérico de quatro dígitos. O primeiro dígito corresponde à letra inicial da linha que percorre um determinado ônibus. Podendo ser, T – de Troncal; A – Alimentadoras; I – Interbairros; D – Distrital e B significando as linhas radiais.⁴⁶

⁴⁶ Linhas essas dos antigos ônibus Beija-Flor.

O segundo dígito significa o Terminal de destino do ônibus, podendo ser os números 1- Terminal Central, 2- Terminal Umuarama, 3- Terminal Santa Luzia, 4- Terminal Planalto e 5- Terminal Industrial. O terceiro dígito diz respeito ao Terminal de origem do ônibus, o quarto e último dígito corresponde ao número da linha. Assim podemos entender que o ônibus do sistema numérico T-132 percorre uma linha troncal com destino ao Terminal Central com a sua origem no Terminal Santa Luzia de linha número 2.

Além do sistema numérico, os ônibus do SIT contam com um sistema de cores, onde cada tipo de linha (alimentadora, troncal, interbairro, distrital e radial) tem como característica uma cor padrão. Os ônibus alimentadores são de cor verde, os troncais são amarelos, os interbairros são vermelhos e os radiais são cinzas.

Apesar da aparente organização desse sistema, alguns usuários não souberam utilizar o SIT, pelos menos nos seus primeiros dias de funcionamento, devido a essa complexa mudança nos códigos dos ônibus, como reclamou Maria Aparecida ao Jornal Correio:

A leitora Maria Aparecida Silva moradora do bairro Mansour ligou na redação e disse que está revoltada com o Sistema Integrado de Transportes. “Quando entro em um ônibus não sei para onde vou, porque o trajeto foi totalmente mudado. Nunca sei aonde eu vou parar, se é na China, Japão ou Afeganistão”, ironizou. Maria afirmou que está mais perdida do que cego em tiroteio.[...] A segunda reclamação é em relação à falta de cartilhas com a mudança no itinerário do transporte. Recebemos folhetos explicativos apenas com o código nas cartilhas, mas não temos o roteiro dos ônibus e isso gera demora e atraso no trabalho.⁴⁷

Além de Maria Aparecida Silva, o secretário João Batista, um usuário do transporte, afirmou, em uma entrevista cedida para essa monografia, que foi realmente muito complicado utilizar o novo sistema, porque segundo ele “a população ficou, mas muito, muito, muito mal informada, porque tinha verde, tinha amarelo[...]”⁴⁸. A formulação extremamente racionalizada do sistema de códigos do novo sistema de transporte não foi eficiente em seu objetivo de informar o usuário sobre os destinos e trajetos, o que se complicou ainda mais com as falhas de divulgação da Prefeitura, como as apresentadas pelo secretário João Batista.

⁴⁷ BOCA NO TROMBONE. **Jornal Correio**. Uberlândia. 10 de julh. 1997. p. 9. Cidades.

⁴⁸ João Batista, 34 anos, Secretário da coordenação de História na Universidade Federal de Uberlândia no campus STª Mônica. Reside no bairro Taiaman e geralmente utiliza os ônibus A-122 Guarani; A-126 Tocantis; A-143 Taiaman para vir até Terminal Central e em seguida o T132 Terminal STª Luzia para chegar a UFU. Entrevista realizada no dia 23/03/2204.

O Sistema Integrado de Transporte possui ainda uma última característica de sua operacionalização: a integração físico – tarifária, mais conhecida como o sistema de tarifa única. Para um melhor entendimento sobre o funcionamento do sistema de tarifa única, imaginemos, por exemplo, uma pessoa que trabalha na região central da cidade e que reside em um bairro periférico atendido por um Terminal de Bairro. Essa pessoa, usuária do transporte, com o sistema de tarifa única, para chegar ao seu trabalho, entra no ônibus alimentador (de cor verde) pela porta dianteira passando pela roleta do veículo mediante pagamento da passagem. Ao chegar no Terminal de Bairro mais próximo, o usuário desembarca pela porta traseira do ônibus para embarcar, em seguida, pela porta traseira de um ônibus troncal (de cor amarela) com destino a região central sem pagar por outra passagem. Dessa forma, os usuários do transporte coletivo podem circular por todos os cinco Terminais que compõem o sistema com o pagamento de uma passagem, cujo valor, em 2004, é de R\$ 1, 50.

A questão da tarifa única e o próprio SIT aparecem em reportagens dos jornais locais como enormes benefícios oferecidos aos usuários do transporte coletivo. Reportagem do Jornal Correio, ressaltando uma entrevista de Manoel Rísoli, Secretário de Trânsito e Transportes, em dezembro de 1996, destaca o caráter “revolucionário” da mudança:

[...] Em fevereiro do próximo ano, quando todo o sistema estiver em pleno funcionamento, os Terminais do Sistema Integrado de Transporte(SIT) vão revolucionar o transporte coletivo na cidade. O usuário precisará pagar apenas uma passagem[...] para se locomover para qualquer bairro da cidade sem ter que pagar mais de uma tarifa[...] Manoel Rísoli disse ainda que todas essas mudanças só vão beneficiar a cidade. ‘Mais de 200 mil pessoas usam o serviço por dia, agora a população terá uma economia de até 50% no dinheiro gasto com passagens. Além do conforto e segurança geradas pelos Terminais’ acredita[...]⁴⁹

O pronunciamento do Secretário Manoel Rísoli não pode ser entendido como a tradução exata da realidade, pois entendemos que o discurso, como um uns dos campos da linguagem⁵⁰, não possui qualquer neutralidade. Pelo contrário, na verdade ele representa e defende interesses de um determinado grupo da sociedade que conflituosamente tenta prevalecer perante outros interesses.

⁴⁹ CONSÓRCIO ENTREGA TERMINAL. *Jornal Correio*, Uberlândia 6 dez, 1996, Cidades, p.10.

⁵⁰ A linguagem é um fenômeno particularmente humano marcado pelas conflituosas relações sociais. Ver ENGELS; MARX. *A Ideologia Alemã*. São Paulo: Hucitec, 1999, principalmente p. 43 e 44.

Ao publicar o discurso do Secretário Manoel Ríspoli, o Jornal Correio assumiu a sua posição partidária⁵¹, aliado com determinados grupos de poder da cidade, defendendo perante os leitores a iniciativa de mudança no sistema de transporte e o próprio Sistema Integrado de Transporte que ainda não havia sido inaugurado.

Essa conclusão se reafirma através dessa reportagem coletada no próprio jornal, às vésperas da inauguração do novo sistema de transporte:

O Prefeito Virgílio Galassi vai lançar no próximo sábado a mais arrojada mudança até hoje empreendida no trânsito de Uberlândia. E o novo sistema de trânsito e transporte com sofisticada interligação viária e reestruturação das direções de circulação de veículos em pontos estratégicos entre os quais destaca-se o Terminal Central na Praça Sérgio Pacheco.[...] O Prefeito Virgílio Galassi tem apresentado a maior boa vontade para resolver problemas do trânsito urbano na cidade. E considera o Sistema Integrado como muito importante para ajudar solucionar problemas conhecidos. O importante para a população é que o Prefeito está atento e disposto a enfrentar a situação.⁵²

Dessa forma, o Jornal Correio não se coloca apenas como um mero transmissor de notícias, mas sim como “*como um instrumento de manipulação de interesses e de intervenção na vida social*”⁵³. O jornal assume então uma posição política frente à sociedade.

As personalidades políticas agenciadoras da mudança no sistema de transporte da cidade não tiveram somente o Jornal Correio como meio de propagação das boas ações administrativas realizadas pelo poder público naquele momento.

A própria repartição da Prefeitura responsável pelo sistema de trânsito e transporte, a SETTRAN, criou, após um ano de implantação do SIT, um informativo, que considero um meio de propaganda, que apresenta o novo sistema como a melhor opção existente de transporte coletivo, o que alimenta o velho discurso da cidade moderna e pioneira:

A implantação do Sistema Integrado de Transporte requereu da administração pública a busca de recursos na iniciativa privada para a construção e administração dos 5 Terminais urbanos através de participação na receita apropriada pelo sistema.[...] Esta forma de viabilizar a implantação de novos sistemas se constitui numa novidade no meio e tem servido de exemplo a outras localidades, que têm buscado espelhar-se na experiência de Uberlândia[...].⁵⁴

⁵¹ Não quero dizer que esteja ligado a um partido.

⁵² VIRGÍLIO E O SIT. **Jornal Correio**, Uberlândia, 2 jul. 1997, Opinião, p.6.

⁵³ CAPELATO, M.H.; PRADO, M.L. **O Bravo Matutino**: Imprensa e Ideologia no Jornal “O Estado de São Paulo”. São Paulo: Alfa-Omega, 1980. 135.p. Introdução XIX.

⁵⁴ SECRETARIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES. **SIT Uberlândia. Sistema Integrado de Transporte um ano andando numa boa**. Uberlândia, 1998.

Dessa forma, existiu a tentativa do Poder Público Municipal em construir uma boa imagem do novo sistema de transporte frente aos próprios usuários do sistema e do restante da população da cidade. Essa imagem não diz respeito somente ao sistema em si, mas o expõe como um grande feito audazioso, por mudar o transporte da cidade, realizado pela administração municipal daquele momento histórico. Como podemos ver nessa reportagem publicada no *Jornal Correio*:

O Sistema Integrado de Transporte (SIT) de Uberlândia foi classificado em primeiro lugar entre os participantes do Programa de difusão de Boas Práticas em Desenvolvimento Urbano do Ministério do Planejamento através da Secretaria de Políticas Urbanas. Como premiação, o trabalho vai integrar uma edição em especial, em conjunto com os outros trabalhos selecionados, e vai servir de modelo como iniciativas que deram certo entre as encontradas por administrações municipais.[...] Segundo o secretário de trânsito e transportes Sérgio Attiê, a premiação é um reconhecimento do trabalho desenvolvido durante um ano e meio de implantação do serviço. 'O prêmio também irá abrir portas para funcionamentos de novas obras para melhorarmos cada vez mais o sistema', afirmou.⁵⁵

A Secretaria de Trânsito e Transportes tenta ainda afirmar o SIT como a melhor opção em transporte coletivo ao elaborar um relatório comparativo entre o SIT e o sistema de transporte adotado anteriormente. Esse órgão apresenta nesse relatório uma síntese do diagnóstico do antigo sistema de transporte e os objetivos do SIT.

Antes de expor a comparação produzida por aquela secretaria, irei descrever o funcionamento do sistema de transporte anterior a implantação do SIT, o PROBUS.

Denise Labrea Ferreira define o PROBUS e aponta os seus objetivos em sua Dissertação de Mestrado;

[...] foi elaborado e implementado o PROBUS- Programa de Transporte Público por ônibus pela Secretaria Municipal de Serviços Urbanos, com acessória da Secretaria Estadual de Transportes de Minas Gerais e EBTU(Empresa Brasileira de Transporte Urbano). Este plano teve início em outubro de 1987 e sua implementação aconteceu em julho de 1988; sendo realizado com o objetivo de reestruturar o sistema de transporte coletivo por ônibus, baseando-se no desejo de deslocamento aos usuários. O PROBUS propõe a racionalização dos itinerários das linhas de transporte coletivo com a criação de corredores de transporte, e também a realização da oferta em relação a demanda do período.

O PROBUS funcionava através do sistema radial mono cêntrico, ou seja, fazia ligações diretas entre bairro-centro comercial e do bairro a outros pontos centrais de

⁵⁵ SIT RECEBE PRÊMIO DO GOVERNO FEDERAL. *Jornal Correio*. Uberlândia 5jan de 1999. Cidades. P 10.

⁵⁶ FERREIRA, Denise Labrea. *Análise do Planejamento de Transporte Urbano de Uberlândia, MG*. Dissertação de Mestrado -Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, Brasília, 1994.

cidade (Campus Umuarama, Rodoviária, Prefeitura Municipal e outros). De acordo com a proposta de implantação, era um sistema delineado pelos desejos e necessidades de deslocamento dos usuários.

Esse programa de transporte contava com um arquitetado planejamento de operação. As linhas eram divididas em radiais, que percorriam o trajeto bairro-centro, os ônibus dessas linhas eram identificados pelo número 0. Transversais, que faziam o itinerário bairro-bairro sem passar pelo centro, representados pelo número 3. Diametrais, que faziam o itinerário de um bairro-centro, indo em seguida para outro bairro, representados pelo número 1. Madrugeiras, cujo itinerário era semelhante ao das linhas diametrais, tendo o número 4 como identificação. Regulares, com o número 6, tendo como destino o Distrito Industrial. Por fim, linhas adaptadas para portadores de deficiência física identificadas pelo número 7.⁵⁷

Esse sistema de operacionalização, o PROBUS, tinha como propósito primordial beneficiar os usuários do transporte coletivo com um serviço de alta qualidade, além de atenuar os problemas de tráfego na região central da cidade. No entanto, o PROBUS não conseguiu cumprir os seus objetivos, como sistema de transporte devido a falta de monitoriamento do serviço.⁵⁸ Andréia Rísoli apresenta ainda uma interessante informação sobre o PROBUS:

[...] Mesmo assim, alguns objetivos propostos pelo PROBUS foram alcançados, tais como; redução do número de transbordos, maior frequência e racionalidade das linhas, no entanto, os referentes à área central foram apenas minimizados, necessitando, portanto, de soluções a médio e longo prazos[...]⁵⁹

Esse trecho que compõe a Dissertação da geógrafa Andréia Rísoli Bernardino se tornou interessante pela contradição existente entre as afirmações dessa pesquisadora com as justificativas apontadas pela Secretaria de Trânsito e Transportes em seu relatório.

A SETTRAN nesse relatório expõe uma série de problemas no funcionamento do sistema de transporte PROBUS como: inadequabilidade do sistema, atendimento

⁵⁷ SECRETARIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES. **Relatório Comparativo**. Uberlândia[s/d]. p 7

⁵⁸ BERNARDINO, Andréia Rísoli. **O Transporte Informal em Uberlândia**: Formas de atuação de Peruas e Vans. 2000.139f. Dissertação de Mestrado – Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2000, p 111 e 112.

⁵⁹ Ibid., p 112.

indiscriminado à solicitação de moradores, itinerários sobrepostos, má utilização da frota devido a linhas transversais deficitárias e, por fim, os que causam a contradição (em relação ao trabalho de Andréia Rísoli)- falta de racionalidade e alto índice de transbordo

Esses problemas apontados pela SETTRAN são utilizados como justificativas para implantação de um novo sistema de transporte que solucionasse as falhas apontadas no sistema anterior. E isso pode ser percebido principalmente na justificativa, bastante requisitada, relacionada ao transbordo.

Após diagnóstico realizado em 1991 na elaboração do Plano de Transporte da cidade onde, além das constatações anteriormente descritas, constatou-se um índice de transbordos (usuários que pagam duas passagens para chegar ao seu destino) da ordem de 25%, optou-se pela implantação de um sistema de troco-alimentador com integração físico-tarifária.⁶⁰

Dessa forma, não poderia haver melhor justificativa que o transbordo para a implantação de um sistema de transporte com integração físico-tarifária (tarifa única). O funcionamento desse sistema e a aparente eliminação dos transbordos⁶¹ beneficiaram quase exclusivamente os usuários do transporte coletivo, segundo o relatório e a cartilha produzidos pela Secretaria de Trânsito e Transportes.

Porém, os benefícios da implantação do SIT não se restringiram somente aos usuários, como declara a SETTRAN, mas sim as empresas operadoras do transporte coletivo na cidade (Transcol e a Auto Viação Triângulo) que foram as maiores beneficiadas, mesmo porque essas empresas não aprovariam a implantação de um sistema de transporte que fosse contra os seus interesses.

Essas empresas usufruem um sistema de transporte com linhas segmentadas ligadas aos Terminais de ônibus mais próximos, não havendo uma sobreposição de linhas, o que caracteriza o SIT como um sistema de transporte racionalizado.⁶²

O esquema de funcionamento do SIT contribui para a diminuição do desgaste dos veículos das empresas, pois eles não percorrem mais grandes trajetos. Como, por exemplo, antes do SIT, a linha 307 São Jorge – Umarama que fazia o itinerário bairro a bairro sem

⁶⁰ SECRETARIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES. **Relatório Comparativo**. Uberlândia [s/d] p 10.

⁶¹ Aparente porque existem ainda os transbordos nos Terminais, mesmo com o pagamento de uma única tarifa.

⁶² SECRETARIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES. **SIT Uberlândia. Sistema Integrado de Transporte ano andando numa boa**. Uberlândia 1998.

passar pelo centro da cidade⁶³, tinha ao todo cinco veículos, em dias úteis, cumprindo o seu trajeto. Os moradores usuários do bairro São Jorge não precisavam fazer transbordos para chegar até o bairro Umuarama, onde fica o único Hospital Público da cidade.

A linha 307 foi extinta com a implantação do SIT, caso os usuários – moradores dos bairros São Jorge necessitem se deslocar, ao Hospital de Clínicas, é preciso que eles primeiramente embarquem no ônibus Alimentador que circula no bairro para desembarcar no Terminal Santa Luzia e, em seguida, embarcar no ônibus T-131 ou T-132 que desembarcam passageiros no Terminal Central. Os usuários nesse local podem utilizar os ônibus T-120 ou T-121 com destino ao Terminal Umuarama, para então embarcar em outro ônibus que passa próximo ao Hospital. Sendo assim, a forma de operacionalização do SIT auxilia no rendimento lucrativo das empresas de transporte da cidade, devido à diminuição dos desgastes dos veículos e as linhas sobrepostas.

Janice Caiafa em *“Jornadas Urbanas”* explica com concretude como se dá o negócio em um sistema de transporte coletivo urbano sustentado por empresas privadas, como o SIT:

[...] O capitalista investe em meios de produção e combustível para efeitos de raciocínio, mas também instalações da empresa, material de escritório, etc. Emprega uma força de trabalho (que aqui vamos considerar como o motorista e o cobrador) para obter um produto. O produto tem que ser consumido no instante da produção: só existe produto – e portanto apropriação e lucro – se os lugares são vendidos, se os passageiros entram e compram ou alugam os lugares do ônibus.⁶⁴

Entendemos que o empresário do setor de transporte tem grandes prejuízos quando seus veículos estão imobilizados, pois para o investidor desse setor é interessante que os seus veículos estejam transportando uma considerável quantidade de passageiros. Nos finais de semana, quando não há uma grande demanda de passageiros, as empresas de transporte diminuem quase pela metade a frota de ônibus em operação na tentativa de amenizar o risco de, por exemplo, não venderem os seus lugares. A Auto Viação Triângulo, uma das empresas operadoras do transporte em Uberlândia, que mantém nos

⁶³ Como vimos esse tipo de linha era denominada de Transversal pelo sistema PROBUS.

⁶⁴ CAIAFA, Janice. **Jornadas Urbanas: exclusão, trabalho e subjetividade nas viagens de ônibus na cidade do Rio de Janeiro**. 1ed. Rio de Janeiro: FGV, 2002, p 45.

dias úteis 152 veículos em operação, aos domingos opera apenas com 69 veículos em um total de 41 linhas.⁶⁵

A atuação das empresas operadoras do sistema de transporte coletivo urbano podem ser analisadas a partir das colocações acima de Janice Caiafa. Acredito ainda que essas empresas conseguem uma maior lucratividade ao usufruírem um sistema de operacionalização racionalizado: no ramo de transportes é preciso que os ônibus percorram os seus itinerários com rapidez, não havendo atrasos no momento de embarque e desembarque, não acontecendo sobreposição de linhas, ou seja, é preciso que os ônibus operem em um sistema ágil e racional. Características essas que são atribuídas pelo Poder Público ao Sistema Integrado de Transporte da cidade de Uberlândia.

A partir das questões levantadas acima afirmo que as empresas de transporte da cidade foram as mais beneficiadas com a implantação do SIT. Mas e os usuários? Foram eles de alguma forma beneficiados?

Existe uma grande incógnita se as necessidades dos usuários em relação ao transporte coletivo urbano foram ou não supridas com a implantação do Sistema Integrado de Transporte. Porém, não podemos afirmar que o novo sistema de transporte tenha mesmo beneficiado todos os usuários, pois existiram pessoas que manifestaram as suas insatisfações sobre a atuação do SIT. O Jornal Correio, precisamente a Coluna Boca no Trombone, foi um espaço que vários usuários encontraram para expor as suas reclamações.

Essa complexa diversidade que existe sobre a realidade social associada ao Sistema Integrado de Transporte vem sendo maquiada, ou pelo menos houve tentativas, do Poder Público Municipal, juntamente com as empresas operadoras do transporte, alegando, através do próprio Jornal Correio e de materiais publicitários produzidos pela Secretaria de Trânsito e Transportes, que o SIT tem aprovação maciça dos usuários oferecendo a eles conforto, segurança e rapidez.

⁶⁵ SECRETARIA DE TRANSITO E TRANSPORTE. **Relação de linhas e frotas do Sistema Integrado de Transporte.** Jan 2004.

Alguns usuários, no entanto, negam essa atuação do SIT procurando outras formas de locomoção pela cidade.

CAPÍTULO 2:
As Insatisfações dos Usuários e as
Reações do Poder Público Municipal

2. As Insatisfações dos Usuários e as Reações do Poder Público Municipal

A modificação realizada no sistema de transporte coletivo urbano da cidade de Uberlândia através da implantação do Sistema Integrado de Transporte tinha, de acordo com matéria publicada no *Jornal Correio*, o propósito “*de oferecer aos passageiros um transporte coletivo mais rápido, confortável e econômico. Além disso, promover a interligação de todos os pontos da cidade[...]*”⁶⁶

Dentro desses sete anos de funcionamento do Sistema Integrado de Transporte (1997-2004), será que houve o alcance efetivo do objetivo apresentado acima pelo jornal? Será que durante esses anos foram realizados ajustes direcionados à conclusão daquele objetivo? Como a população usuária do transporte coletivo vivenciou as mudanças?

Tentarei nesse capítulo responder a esses questionamentos, traçando as reclamações mais comuns de usuários do transporte coletivo e os ajustes e as ações do Poder Público Municipal para fazer frente a elas, poder que, por sua vez, é aliado às empresas operadoras no SIT.

O Sistema Integrado de Transporte da cidade de Uberlândia foi inaugurado pelas autoridades políticas e empresários, investidores no SIT, em uma festa solene, sem grande participação popular, no dia 4/07/1997. Na oportunidade, o Secretário de Trânsito e Transporte Sérgio Attiê, no seu discurso, fez a seguinte avaliação do sistema que estava sendo implantado:

“[...] ‘O SIT representa mais conforto e economia para a cidade, que conta agora com maior padrão de qualidade na prestação de serviço de transporte e por uma única tarifa’[...]”⁶⁷

A população da cidade de Uberlândia estaria desta forma sendo beneficiada e servida de um exemplar sistema de transportes, onde bastaria oferecer dois dias de experimento

⁶⁶ SIT OFERECE MAIS CONFORTO E SEGURANÇA. *Jornal Correio*. 6 mai 2000. p. B-1. Cidades.

⁶⁷ CIDADE GANHA SIT E 7 MILHÕES PARA ANEL VIÁRIO. *Jornal Correio*. Uberlândia, 5 jul 1997, p. 9. Cidades.

no sistema aos usuários, e encarregar pessoas de informá-los, para que logo se acostumassem com o seu novo funcionamento:

[...] A Prefeitura cuidou de espalhar gente bem treinada e pronta para dar informações rápidas e precisas para orientar os passageiros. A decisão de franquear as passagens nos dois primeiros dias de operações foi muito inteligente e oportuna. Tudo ocorreu como o esperado e as reclamações foram, até agora, insignificantes.[...] ⁶⁸

O funcionamento efetivo para os usuários do transporte coletivo aconteceu em uma segunda-feira, dia 7 julho de 1997. A partir dessa data muitas reclamações sobre o novo sistema de transporte foram anunciadas e publicadas pelo Jornal Correio na coluna “Boca no Trombone”. Esta coluna é um espaço, por sinal minúsculo, onde o jornal publica esporadicamente as mais variadas reclamações. As pessoas, não só usuários do transporte coletivo, enviam suas queixas, muitas vezes chamando a atenção do Poder Público Municipal para determinadas situações e condições na cidade, geradoras de insatisfações.

As reclamações dos usuários do transporte coletivo nos primeiros meses de funcionamento do Sistema Integrado de Transporte são especialmente interessantes, pois elas nos permitem compreender quais mudanças na operacionalização do transporte coletivo trouxeram transtornos e insatisfações a esses usuários.

Essas reclamações, dos meses de julho e agosto de 1997, deram-se em torno dos seguintes aspectos: falta de segurança e confiança nos horários do SIT; necessidade de se formar filas nos Terminais de ônibus; os transbordos; falta de ônibus e o tempo de espera por eles.

A falta de confiança no funcionamento do Sistema Integrado de Transporte surgiu logo após a mudança no transporte coletivo da cidade. Alguns usuários demonstraram, por meio das reclamações, que não poderiam confiar na exatidão dos horários dos ônibus para irem ao trabalho ou à escola, como podemos perceber nas seguintes manifestações:

Dona Joselina dos Santos aproveitou também para alfinetar os organizadores do Sistema Integrado de transporte. ‘ Isso mais parece brincadeira. O serviço esta péssimo, a frota é pequena, os Terminais estão muito bagunçados. Quinta-feira eu levei 2h30 minutos para chegar em casa e olha que o trajeto era do Umuarama ao Saraiva. Minha empregada que mora no bairro Planalto leva 3 horas para chegar em casa. Assim não é possível’. ⁶⁹

Alessandro de Almeida, morador do bairro Dona Zulmira[...] disse que na terça-feira das 6h20 minutos à 7h00, passaram cinco coletivos todos lotados[...]. ‘Nenhum ônibus parou.

⁶⁸ SIT É SUCESSO TOTAL. **Jornal Correio**. Uberlândia, 8 jul. 1997, p. 6. Opinião.

⁶⁹ PARECE BRINCADEIRA. **Jornal Correio**. Uberlândia, 15 jul 1997, p. 10. Boca no Trombone.

Eu perdi aula e muitas pessoas perderam o dia de trabalho. Isso não pode continuar', desabafou.⁷⁰

A professora Maria Helena Fidelis ligou para reclamar do Sistema Insuportável de Transporte (SIT), que para ela passou a significar 'Sistema de intensa Tortura' [...]. Maria Helena diz que não pode confiar nos horários porque os carros nunca passam no horário certo[...]⁷¹

As reclamações da Dona Joselina, do estudante Alessandro Almeida e da professora Maria Helena, todos usuários do transporte, chamam-nos a atenção para a importância do transporte coletivo no deslocamento daquelas pessoas para as suas atividades; tanto que um serviço de transporte precário e deficiente pode vir a comprometer um dia de trabalho para o trabalhador ou gerar o atraso da aula para o estudante.

Com o funcionamento do Sistema Integrado de Transporte houve também reclamações de alguns usuários sobre a falta de ônibus, havendo uma diminuição na frota de veículos. Como a usuária Eliana reclamou:

[...] "Em primeiro lugar quero deixar bem claro que o problema do SIT não esta nos Terminais, pois esses ficaram ótimos[...]. O problema mais grave de todos, na nossa opinião, são os ônibus que estão sempre cheios de passageiros, depois do SIT, onde passavam dois ônibus, agora passa apenas um para fazer o curso. A solução seria aumentar o número de ônibus, ou mesmo, usassem o minhocão nessa linha. Pelo menos nos horários de maior movimento, que é de manhã e a tarde"[...]⁷²

A diminuição da frota de veículos não só se afirma pela reclamação da usuária Eliana, mas também por uma reportagem publicada pelo Jornal Correio que noticia a redução do número de itinerários, com o funcionamento do Sistema Integrado de Transporte.⁷³ O capítulo 2 dessa monografia trouxe essa discussão, destacando que a forma de operacionalização do SIT permitiu a extinção de vários itinerários, retirando as linhas sobrepostas e eliminando o caráter "irracional" do PROBUS.

O Sistema Integrado de Transporte, com seu sistema racionalizado, reduziu então os números de linhas em relação ao PROBUS, o que resultou, para os usuários, no desconforto ao se deslocar em ônibus superlotados:

⁷⁰ ÔNIBUS 1. **Jornal Correio**. Uberlândia, 13 ago 1997, p 10. Boca no Trombone.

⁷¹ ÔNIBUS 2. **Jornal Correio**. Uberlândia, 13 ago 1997, p 10. Boca no Trombone.

⁷² SISTEMA DE TRANSPORTE. **Jornal Correio**. Uberlândia, 29 jul 1997, p. 6. Opinião. O minhocão a que se refere Eliana é aos ônibus articulados, que são bem maiores do que os veículos padrões.

⁷³ NÚMERO DE LINHAS VAI SER REDUZIDO PARA 70. **Jornal Correio**. Uberlândia, 13 nov 1996, p. 9. Cidades.

Roberval Santiago, do bairro Umuarama, ligou para reclamar do Sistema Integrado de Transporte (SIT) [...]. Segundo ele, esta provado que o número de ônibus é insuficiente para atender a nova demanda de passageiros, principalmente, nos horários que os estudantes vão para suas casas[...]⁷⁴

Além dessa mudança sentida pelos usuários, ainda existe a reclamação do aumento na espera pelos ônibus. A usuária Maria Aparecida Dias reclamou ao Jornal Correio que os ônibus do SIT demoravam muito para passar nos pontos em relação aos ônibus do anterior sistema, PROBUS. Para isso, a usuária percebeu que com o antigo sistema ela chegava ao centro da cidade em menos de 30 minutos e com o SIT esse tempo aumentou.⁷⁵ Esse aumento no tempo de espera com a implantação do SIT significou perdas para os usuários do transporte coletivo, principalmente para aquelas pessoas que moram em bairros mais periféricos, necessitando entrar em mais de dois ônibus até chegar no seu ponto de ônibus. As perdas vivenciadas e sentidas pelas pessoas diante da necessidade de se utilizar o transporte coletivo têm como exemplo a reclamação da usuária e secretária Jussara Aline da Silva:

“[...] A principal reclamação da secretária é porque agora ela tem que esperar até 50 minutos pelo ônibus e não poder ir almoçar em casa[...]”⁷⁶

Com o funcionamento do novo sistema de transporte a usuária não pôde mais ir à sua casa para almoçar, fato que atesta uma mudança forçada nos seus hábitos cotidianos, com perdas visíveis, devido a um sistema de transporte ineficiente e que, portanto, não atende à necessidade básica de locomoção. Isso acaba por interferir nas condições de vida de muitos usuários do transporte coletivo urbano. Assim como Jussara Aline, é provável que muitas tiveram que alterar trajetos, horários, hábitos que não mais se coadunavam com as novas propostas de deslocamento das pessoas.

Acredito que os aumentos na espera por ônibus do SIT estão relacionados ao seu sistema de operacionalização, onde os usuários utilizam várias linhas segmentadas, necessitando, às vezes, fazer de dois a três transbordos nos Terminais do sistema. Esses transbordos foram também motivos de reclamação por parte de alguns usuários, sendo

⁷⁴ MAIS ÔNIBUS. **Jornal Correio**. Uberlândia, 7 ago 1997, p. 10. Boca no Trombone.

⁷⁵ NOVO SISTEMA IMPLANTADO AINDA DIVIDE OPINIÕES. **Jornal Correio**. Uberlândia, 8 jul 1997, p. 9. Cidades.

⁷⁶ ESPERA 50 MINUTOS. **Jornal Correio**. Uberlândia, 29 ago 1997, p.10. Boca no Trombone. (Grifo meu)

apontados até como geradores de desgaste pessoal pela usuária do transporte, e leitora do *Jornal Correio*, que enviou a seguinte reclamação:

Uma psicóloga, leitora do *Jornal*, que pediu para não ser identificada, ligou para reclamar do que ela chamou de “Sistema de Transtorno”, referindo ao SIT, inaugurado no último sábado. A psicóloga contou que mora no Cruzeiro do Sul e trabalha no Centro. “Para eu ir até o meu local de trabalho tenho que passar primeiramente pelo Umuarama para fazer lá não sei o quê?!. O sistema tem os seus pontos positivos, mas o desgaste pessoal é muito maior que os benefícios que ele pode ajudar a população.”⁷⁷

Assim como os transbordos, as filas, que deveriam ser feitas pelos usuários para embarcarem nos ônibus dentro dos Terminais, geraram também algumas insatisfações. A necessidade de se fazer filas foi uma das mudanças geradas pelo funcionamento do Sistema Integrado de Transporte, exigindo dos usuários uma certa disciplina, o que na prática não acontece, ocasionado tumulto e até desavenças entre os mesmos, pois a maioria deseja se deslocar com conforto e com uma boa acomodação dentro do ônibus.

A dona de casa Josilaine Ribeiro desabafou que sofria muito ao passar nos Terminais, pois as filas eram enormes e ainda por cima os usuários não respeitavam a ordem de chegada, o que causava um grande tumulto.⁷⁸

As reclamações acima referidas (a falta de segurança, diminuição da frota, aumento no tempo de espera, os transbordos e a necessidade de se fazer filas) não podem ser entendidas como simples queixas, originadas nos primeiros meses da mudança do sistema de transporte dessa cidade. Elas traduzem as insatisfações dos usuários citados em relação às transformações que o funcionamento do novo sistema trazia, naquele momento, à vida de alguns.

Em 1998, após um ano de implantação do Sistema Integrado de Transporte, a insatisfação dos usuários com o transporte coletivo da cidade seria irrisória, segundo os resultados de uma pesquisa de opinião realizada pela Consultoria de Pesquisas e Sistemas de Marketing, cujos resultados foram noticiados no dia 30 de julho de 1998 pelo *jornal Correio*:

O Sistema Integrado de Transporte (SIT) completou um ano de funcionamento este mês e já transportou mais de 83 milhões de passageiros. Para avaliar o funcionamento do sistema de

⁷⁷ ...DE TRANSTORNO. *Jornal correio*. Uberlândia, 9 jul 1997, p.9. Boca no Trombone.

⁷⁸ TRANSRORNOS NOS TERMINAIS. *Jornal Correio*. Uberlândia, 29 jan 1998, p. 10. Boca no Trombone.

transporte a secretaria de Trânsito e Transporte encomendou uma pesquisa que indicou a aprovação do SIT por 96% dos usuários[...]. O sistema foi implementado com o objetivo de oferecer aos usuários um transporte coletivo mais rápido, confortável e econômico, além de promover a interligação de todos os pontos da cidade[...].⁷⁹

Essa pesquisa não está somente documentada no Jornal Correio, mas também em uma cartilha produzida pela Secretaria de Trânsito e Transporte: "SIT Uberlândia. SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTE UM ANO ANDANO NUMA BOA", que apresenta os resultados, em porcentagem, de aprovação do novo sistema pelos usuários do transporte coletivo urbano. Essa pesquisa, no entanto, não foi apresentada com transparência, pois não foram expostos alguns aspectos simples presentes em qualquer pesquisa de opinião, tais como o número de pessoas entrevistadas e o próprio local onde foi realizada a pesquisa.

A Secretaria de Trânsito e Transportes ao apresentar os resultados, não muito confiáveis, dessa pesquisa, dispôs de mais um elemento para a construção ou manutenção da boa imagem e aceitação do Sistema Integrado de Transporte, atribuindo os bons resultados ao trabalho cumprido com sucesso pela própria secretaria.

A aceitação e aprovação do Sistema Integrado de Transporte com 96% tornaram-se ainda mais duvidosas ao verificarmos a quantidade de reclamações de usuários do transporte publicadas no Jornal Correio, no mesmo momento histórico da pesquisa realizada pela SETTRAN.

As precariedades dos veículos que compõem o Sistema Integrado de Transporte deram origem à insatisfação da usuária Lílian Gomides, que esperou 30 minutos por um ônibus que estava quebrado e quando conseguiu entrar em outro ônibus, logo em seguida, ele apresentou o mesmo problema do veículo anterior. Por esse motivo Lílian Gomides chegou atrasada ao trabalho e questionou como explicar ao seu chefe o defeito em dois ônibus numa mesma viagem.⁸⁰

A falta de conforto foi outro fator vivenciado pela usuária Regina Célia Ferreira, que enviou os seguintes dizeres à Redação do Jornal Correio:

⁷⁹ SIT COMEMORA UM ANO COM APROVAÇÃO MACIÇA DE 96%. **Jornal Correio**. Uberlândia, 30 jul 1998, p. 19. Veículos.

⁸⁰ DIFÍCIL DE EXPLICAR. **Jornal Correio**. Uberlândia, 20 ago 1998, p. 10. Boca no Trombone.

A leitora Regina Célia Ferreira ligou para dizer que esta impressionada com a situação do transporte coletivo em Uberlândia. “Já que o novo código de trânsito brasileiro proíbe pessoas nas carrocerias[de carros] porque não construir ônibus com mais bancos? As pessoas saem cansadas do trabalho e ainda têm de encarar os coletivos em pé até as suas casas”.⁸¹

Dessa forma, o mal-estar vivenciado por essa usuária durante os seus deslocamentos contraria os resultados da pesquisa apresentada pela Secretaria de Trânsito e Transportes, denunciando a insatisfação de alguns usuários do transporte.

A pesquisa de opinião da SETTRAN não pode ser, no entanto, ignorada e descartada, quando imaginamos a região da cidade em que os usuários entrevistados para essa pesquisa residem e trabalham, pois devemos considerar que o SIT, principalmente na região comercial e central de Uberlândia, presta um serviço de talvez maior qualidade e eficiência, ou seja, com ônibus novos e confortáveis e ainda com uma frequência maior.

Mas, e quanto aos bairros periféricos da cidade? Será que há uma equivalência entre o serviço prestado no Centro da cidade e as regiões mais distantes? Será que os usuários que moram ou trabalham nessas regiões foram consultados para aquela pesquisa de opinião realizada pela SETTRAN?

Existem os registros de algumas reclamações, no Jornal Correio, de usuários de bairros periféricos, denunciando a deficiência do serviço de transportes e concomitantemente reprovando a atuação do Sistema Integrado de Transporte. Ainda em 1998, no mesmo ano da pesquisa, a dona de casa Solene Costa escreveu ao jornal:

[...] disse que os moradores dos bairros mais afastados em Uberlândia estão sendo discriminados em seu direito ao transporte coletivo urbano. Segundo ela, os ônibus que circulam no Centro da cidade são infinitamente melhores que os que trafegam nos bairros. Ela citou como exemplo os ônibus A-326 e A-315 que circulam no bairro Morumbi. “São ônibus velhos em péssimo estado de conservação e com janelas que não fecham”[...]”⁸²

Além da má conservação apontada pela usuária do bairro Morumbi, os moradores dos bairros periféricos vivem a rotina do atraso devido ao reduzido número de linhas de ônibus em alguns bairros de periferia, como reclama a usuária moradora do bairro Gramado, Maria da Graça Gonzaga. Ela disse que ficou no ponto de ônibus quase 50

⁸¹ FÃ NÚMERO 1. **Jornal Correio**. Uberlândia, 22 mai 1998, p.10. Boca no Trombone.

⁸² ÔNIBUS VELHOS. **Jornal Correio**. Uberlândia, 16 out 1998, p 12. Boca no Trombone.

minutos, e que sua filha sofre bastante com a falta de pontualidade dos veículos chegando atrasada a aula quase todos os dias.⁸³

Por meio dessas reclamações, podemos concluir que existiam, em 1998, no mesmo ano em que foi realizada a pesquisa pela SETTRAN que acusou aprovação maciça do SIT, usuários insatisfeitos com esse sistema de transporte adotado em nossa cidade. Insatisfeitos, porque o transporte, como uma das necessidades básicas, significava, para alguns usuários, transtornos e sinônimo de dificuldades.

As reclamações de usuários do transporte coletivo de Uberlândia durante esses quase sete anos (1997-2004) não deixaram de aparecer na coluna “Boca no Trombone” do Jornal Correio. Assim, podemos entender que esse transporte tem se configurado ainda como um transtorno no cotidiano de algumas pessoas que dele necessitam.

Diante dessa realidade, qual foi a posição e as ações do poder público? Ele respondeu a essas inúmeras reclamações? Como? Essas respostas solucionaram os problemas vividos pelos usuários ao utilizar o transporte?

Durante esses seis anos conclusos de funcionamento do Sistema Integrado de Transporte, o Poder Público Municipal dessa cidade não ignorou as reclamações e as insatisfações manifestadas pelos usuários desse transporte, e tomou algumas ações que de alguma forma tinham o propósito de minorar, talvez solucionar, os problemas geradores das reclamações dos usuários.

As autoridades políticas ligadas à implantação do Sistema Integrado de Transporte tinham o conhecimento, meses antes da inauguração do novo sistema, que ajustes e adequações seriam necessárias. No mês de setembro de 1999, o Jornal Correio publicou a notícia de que uma das empresas operadoras no sistema, a Transcol, apresentava novos ônibus que substituiriam veículos mais velhos. O objetivo da empresa era melhorar o Sistema Integrado de Transporte:

Os carros são bastante diferentes dos que atualmente circulam na cidade. Possuem motor traseiro, suspensão a ar, vidros fume, bancos estofados, piso de borracha antiderrapante e ainda itinerário eletrônico. Para facilitar o acesso do idoso, deficiente ou com problemas de locomoção ao coletivo, uma novidade. Os degraus são diferenciados e ficam a 30 centímetros do solo.⁸⁴

⁸³ ÔNIBUS 1. **Jornal Correio**. Uberlândia, 6 fev. 1998, p. 10. Boca no Trombone.

⁸⁴ EMPRESAS ENTREGAM MAIS ÔNIBUS NOVOS. **Jornal Correio**. Uberlândia, 30 set, 1999, p. B.1. Cidades.

Podemos entender que essa compra de novos veículos, pela empresa Transcol, teve a finalidade de atenuar os problemas vividos por alguns usuários ao utilizarem ônibus velhos, respondendo ainda às inúmeras reclamações de usuários quanto à precariedade dos veículos que compunham o sistema. Como a reclamação do estudante Marcelo Oliveira que solicitava carros novos, pois no ônibus que utilizava havia goteiras que acabaram molhando todos que estavam no seu interior, inclusive o estudante que assistiu à aula com as roupas molhadas.⁸⁵

Esses novos ônibus, no entanto, não foram suficientes para atender a todos os usuários do transporte coletivo, o que não solucionou de forma completa o problema da precariedade vivida por algumas pessoas. Como reclamou a usuária Ângela Maria, um mês após a apresentação da compra dos novos veículos:

A auxiliar de escritório Ângela Maria ligou para a redação e pediu para que a SETTRAN avalie as condições dos ônibus que fazem as linhas do bairro Tibery. Ela informou que as linhas do bairro Luizote-Umuarama, a qualidade dos veículos é superior aos outros. “Os ônibus que circulam no Tibery são velhos e não oferecem o mínimo de conforto aos passageiros. Queria saber qual a diferença do nosso bairro com os outros que conseguem veículos de melhor qualidade”, reiterou. Ela pede aos responsáveis pelo transporte coletivo na cidade que tomem providências e ofereçam ônibus mais novos.⁸⁶

Em fevereiro do ano 2000, o mesmo jornal trazia a notícia de que todos os ônibus do Sistema Integrado de Transporte contariam com catracas eletrônicas, ou seja, os usuários passariam a usufruir da bilhetagem eletrônica. O uso das catracas eletrônicas no sistema de transporte foi apontada como uma inovação tecnológica que proporcionaria vantagens durante os deslocamentos aos usuários, como facilidade e rapidez, “[...] Outra vantagem citada é que o sistema facilita um eficiente dimensionamento da frota, além de proporcionar dados fiéis quanto as necessidades dos usuários ed eficientes físicos[...]”⁸⁷

Os benefícios mencionados pelo jornal aos usuários se configurariam, então, com a imediata implantação das catracas eletrônicas. Esse discurso foi apresentado também

⁸⁵ GOTEIRA NO ÔNIBUS. **Jornal Correio**. Uberlândia, 12 mar 1999, p. 10. Boca no trombone.

⁸⁶ ÔNIBUS VELHOS. **Jornal Correio**. Uberlândia, 1 out. 1999, p. B.2. Boca no Trombone.

⁸⁷ ÔNIBUS VÃO CONTAR COM CATRACAS ELETRÔNICAS. **Jornal Correio**. Uberlândia, 15 fev. 2000, p. B-8. Cidades.

como uma resposta às constantes reclamações dos usuários que exigiam maior agilidade durante as viagens. Como, por exemplo, a reclamação da usuária do transporte Luciene de Jesus:

Luciene de Jesus, moradora do bairro Presidente Roosevelt, ligou para a Redação para reclamar do atraso do ônibus que faz a linha Maravilha-Terminal Central. “Ontem, o ônibus deveria passar às 5h45 e só passou às 6h. Para tirar os 15 minutos de atraso, o ônibus praticamente voou. Só não cai e bati com a cabeça no vidro porque um Senhor me segurou”[...]⁸⁸

Assim, o aprimoramento tecnológico (as catracas eletrônicas) seria um fator que solucionaria transtornos vividos pelos usuários, como o que aconteceu com a usuária Luciene de Jesus. Dessa forma, a implantação das catracas eletrônicas pode ser entendida como uma ação do Poder Público Municipal às reclamações dos usuários sobre a ineficiência do sistema de transporte. No entanto, o maior objetivo visado com a utilização delas, e por sinal não mencionado, é um maior controle das empresas de transporte sobre a quantidade de passageiros transportados e o cumprimento exato de horários de início e término do itinerário.

Além da implantação das catracas eletrônicas, a Secretaria de Trânsito e Transportes fez algumas modificações na estrutura da avenida João Naves de Ávila para a instalação de um corredor de ônibus com plataformas de embarque e desembarque, as quais a SETTRAN justificou que poderiam ser consideradas:

[...] Como um aumento do conforto dos usuários, quando o seu embarque e desembarque, melhorando a acessibilidade para idosos, portadores de necessidades especiais, crianças e gestantes, além de ser uma forma de agilizar o tempo de viagem das linhas troncais, uma vez, que esse tipo de operação reduz 50% o tempo de embarque e desembarque[...]⁸⁹

A avenida João Naves de Ávila, uma das maiores dessa cidade, é o principal itinerário dos ônibus troncais T-131 que saem do Terminal Santa Luzia ao Terminal Central, transportando inúmeros usuários-moradores, de bairros atendidos pelo Terminal Santa Luzia, à região Centro-Comercial da cidade. A implantação de um corredor de ônibus nessa avenida proporcionaria, segundo a reportagem acima, a resolução de alguns

⁸⁸ CADÊ O ÔNIBUS. **Jornal Correio**. Uberlândia, 8 Maio, 2002. p. A-7. Geral.

⁸⁹ SETTRAN ADIA A INSTALAÇÃO DO CORREDOR SUDESTE. **Jornal Correio**. Uberlândia, 12 jan. 2001, p. B-2. Cidades.

transtornos vividos pelos usuários, além do aumento no conforto e na rapidez durante as viagens.

Isso, no entanto, não foi conquistado, pois a implantação do corredor de ônibus, até os dias de hoje, não aconteceu de fato devido ao grande investimento que as empresas de transporte deveriam fazer na compra de ônibus com as portas do lado inverso.⁹⁰

A Secretaria de Trânsito e Transportes, durante esses seis anos de funcionamento do Sistema Integrado de Transporte, tentou construir a imagem de um órgão gerenciador, responsável e fiscalizador, realizando os ajustes necessários na tentativa de resolver os transtornos geradores de insatisfações aos usuários:

[...] “O ano de 2001 foi direcionado à resolução de problemas graves buscando sempre um equilíbrio ao transporte. A acessibilidade é um dos pontos para aumentar a qualidade de vida dos usuários. Iremos melhorar as plataformas nos Terminais, pontos de embarque nas avenidas e fiscalizar e cobrar para que as modificações nos ônibus sejam feitas o mais rápido possível”, disse Silas Guimarães.[...] ⁹¹

Nesse sentido, a SETTRAN em 2002 cria o programa “Porta a Porta” para solução de um problema antigo: a difícil locomoção de usuários portadores de deficiência física. Esse sistema funcionava com carros vans adaptados que, quando solicitados, apanhavam os usuários em suas casas. O “Porta a Porta” foi criado como uma resposta às reivindicações e reclamações dos usuários de deficiência física:

[...] Segundo Maria Cristine de Azevedo, integrante do conselho da Associação dos Paraplégicos de Uberlândia (APARU), o número de coletivos é insuficiente para atender a demanda. “Hoje existem na cidade mais de 3 mil deficientes e apenas 13 ônibus para atender esse público. Cerca de 120 deficientes usam cadeira de rodas. Aqueles que trabalham perdem mais de duas horas no deslocamento e só há um ônibus de reserva”, completou. Denise Faria, diretora executiva da APARU, disse que os ônibus não são suficientes e a solução seria adaptar toda a frota existente para que os deficientes possam ter acesso e deslocamento mais rápido, como os demais usuários.[...] ⁹²

⁹⁰ Ibid.. Além disso, muitos outros questionamentos foram feitos, relacionados aos pedestres que deveriam atravessar do corredor central da avenida, onde se encontram as plataformas, até os passeios públicos em uma via com trânsito intenso. O resultado da polêmica é que com a mudança do governo municipal em 2001, as plataformas se transformaram em objetos de decoração na avenida.

⁹¹ PORTA A PORTA COMEÇA A OPERAR NA SEGUNDA. *Jornal Correio*. Uberlândia, 3 jun. 2002, p. A-7. Geral. Silas Guimarães era o novo Secretário de Trânsito e Transportes, na gestão do PMDB que se iniciou em 2001.

⁹² DEFICIENTES FAZEM MANIFESTAÇÃO. *Jornal Correio*. Uberlândia, 3 dez. 1999, p. B-2. Cidades.

O ajuste encontrado e realizado pelo Poder Público Municipal, o programa Porta a Porta, liquidou realmente com os transtornos vividos pelos usuários portadores de deficiências físicas? O programa funciona com regularidade e sem falhas de operação? Esses são apenas alguns questionamentos que exigem um estudo direcionado e aprofundado desse programa implantado pela Prefeitura, aqui apenas me referido como uma das ações implementadas pela Prefeitura.

A desorganização na formação das filas para embarque nos ônibus nos Terminais é um outro transtorno vivido por muitos usuários desde a implantação do Sistema Integrado de Transporte. Como publicou o *Jornal Correio*, a reclamação da usuária Ilza Aparecida Carvalho Franco, que chegou duas vezes atrasada no trabalho devido à confusão na formação das filas, demonstra como as soluções individuais são adotadas quando os problemas permanecem. A usuária espera o movimento de pessoas diminuir e a confusão acabar para embarcar no ônibus.⁹³

Essa situação vivida por Ilza Aparecida em maio de 2003 denuncia a ineficiência de um programa de fiscalização e conscientização, de respeito às filas realizado pela SETTRAN nos terminais de ônibus. A realização desse programa foi uma resposta, um ajuste, do Poder Público às diversas reclamações de usuários sobre a desorganização na formação das filas de embarque:

“[...] ‘Pelas reclamações dos usuários, percebemos que estava valendo a lei do mais forte e não a gentileza no Terminal’, comentou Silas Guimarães. A campanha teve início no último dia 17 e deve permanecer por mais 50 dias[...].”⁹⁴

A intenção da Secretaria de Trânsito e Transportes de resolver a desorganização das filas com um programa de conscientização não surtiu grandes efeitos. Podemos perceber esse fato através da última reclamação citada acima, realizada em maio de 2003, e com a da também usuária Iara Aparecida Ferreira, em uma entrevista realizada para essa monografia em janeiro de 2004:

[...]Eu tenho uma reclamação sobre as filas, principalmente na 131 Terminal Central do Terminal Santa Luzia, pro 131. Que eles fizeram lá, aquelas divisórias pra fazer a fila e ninguém respeita! As

⁹³ TUMULTO MARCA A ROTINA DE USUÁRIOS. *Jornal Correio*. Uberlândia, 31 maio. 2003, p. B-2. Cidades.

⁹⁴ PMU FISCALIZA FILA DE ÔNIBUS. *Jornal Correio*. Uberlândia, 25 fev. 2003, p. B-2. Cidades.

pessoa idosa, ninguém respeita! Então aqueles guarda, aquelas pessoa que ficam ali, ou mesmo até a Polícia tinha que tá ali dentro, perto ali, na portaria do 131, pra impo moral pras pessoa respeitarem.[...] ⁹⁵

Assim, podemos perceber que a desorganização das filas nos Terminais é um problema que os usuários ainda vivem em seu cotidiano, mesmo com a adoção de programas educativos e de fiscalizações da Secretaria de Trânsito e Transportes.

A fiscalização das filas, assim como a compra de novos ônibus, a instalação das catracas eletrônicas, a construção do corredor de ônibus e a instalação do programa “Porta a Porta” foram ajustes e ações realizadas pelo Poder Público por meio da SETTRAN, em seis anos de funcionamento do Sistema Integrado de Transporte, que não resolveram com sucesso os problemas geradores de insatisfações dos usuários do transporte coletivo.

Essas ações e ajustes, no entanto, proporcionariam uma impressão positiva imediata nos usuários: a de que os problemas estariam sendo resolvidos pelo órgão responsável, a SETTRAN, criando a imagem de que esse órgão, juntamente com as empresas operadoras, estariam comprometidos em oferecer um transporte coletivo de qualidade. Atendendo ao mesmo tempo os seus próprios interesses políticos e empresariais.

A construção dessa imagem foi reforçada com alguns ajustes realizados pelo Poder Público durante esses anos de funcionamento do Sistema Integrado de Transporte. Como por exemplo, a mudança na cor do passe que foi anunciada no Jornal Correio em novembro de 2000. O passe utilizado pelo usuário deixou de ser de cor azul para ser de cor marrom. A reportagem diz que essa medida foi tomada para combater as fraudes e o mercado paralelo que prejudicavam financeiramente as empresas operadoras do transporte e também o próprio usuário. Segundo o Diretor da Transcol, Cláudio Cunha, a medida beneficiaria o usuário:

[...] “O benefício é para o sistema como um todo. Tudo que é fraudado dentro do sistema converte para o usuário, ou seja, se a empresa tiver prejuízo este será repassado para o preço final da tarifa. Nós fazemos a planilha de custo e a partir daí definimos o preço da tarifa”, explica[...] ⁹⁶

⁹⁵ Trecho da entrevista, realizada em janeiro de 2004, com a usuária Iara Aparecida Ferreira 34 anos. Ela trabalha como secretária na sede do Partido da Frente Liberal (PFL) em Uberlândia, moradora do bairro São Jorge 1.

⁹⁶ SECRETARIA DE TRÂNSITO VAI MUDAR COR DO PASSE. **Jornal Correio**. Uberlândia, 10 nov. 2000, p. B-3. Cidades.

Assim nessa reportagem, e em outras recolhidas no Jornal Correio para a realização dessa monografia, quase sempre é mencionado que os maiores beneficiados com os ajustes realizados pela SETTRAN no transporte são os usuários do sistema. Exemplo disso foi, em 2002 a conquista do funcionamento do passe eletrônico com o uso de um cartão magnético pelos os usuários estudantes. Esse ajuste foi apontado, na reportagem, como uma inovação tecnológica proporcionadora de uma grande comodidade aos usuários estudantes. Fato que se confirma na fala a estudante Sheila Rosa Rodriguez, dizendo que *“é uma seqüência natural da evolução e da tecnologia. Hoje, já utilizamos cartão em quase tudo e não vejo problemas na nova medida”*.⁹⁷

As reportagens publicadas pelo Jornal Correio sobre a implantação do passe eletrônico e a mudança na cor do passe afirmam que essas mudanças beneficiariam os usuários do transporte coletivo, quando na verdade, as empresas operadoras - Transcol e Auto Viação Triângulo - e o Poder Público Municipal priorizaram nelas os seus interesses, justificando que estes correspondiam diretamente aos dos usuários.

Isso se confirma pelo fato de que todos os ajustes realizados pelo Poder Público Municipal, como resposta (ou não) às reclamações dos usuários, não conquistaram a confiança e a aceitação de boa parte da população usuária do transporte em Uberlândia. Isso se traduz na não utilização do Sistema Integrado de Transporte, que vem crescendo nos últimos anos:

Cerca de 550 mil usuários deixaram de utilizar o Sistema Integrado de Transporte (SIT) no último mês de junho em Uberlândia. A informação foi repassada pela SETTRAN e representa uma redução de cerca de 10% no volume de passageiros.[...] De acordo com as empresas concessionárias do transporte coletivo de Uberlândia, Auto Viação Triângulo e Transcol, a queda registrada terá sido bem maior. Representantes das empresas afirmam que o número de usuários nas linhas urbanas diminui cerca de 25% nos últimos três meses, se comparado ao mesmo período do ano passado[...]⁹⁸

O fato de algumas pessoas não utilizarem o transporte coletivo não significa que elas não estão se deslocando para a realização das suas mais variadas atividades. A empregada doméstica e ex-usuária do SIT, Romira Alves Araújo relatou, para o Jornal

⁹⁷ PASSE ELETRÔNICO COMEÇA A FUNCIONAR. **Jornal Correio**. Uberlândia, 23 dez. 2002, p. A-8. Economia.

⁹⁸ SIT REGISTRA QUEDA DE 550 MIL USUÁRIOS EM JUNHO. **Jornal Correio**. Uberlândia, 17 jul. 2002, p. A-7. Geral.

Correio, que deixou de utilizar o transporte da cidade pelo valor exacerbado da tarifa. Ela disse que, em virtude do valor da tarifa, conseguir um emprego se torna uma tarefa ainda mais difícil, pois os contratantes acabam dando preferência às pessoas que não precisam do transporte para irem trabalhar. A trabalhadora Romira resolveu então *comprar uma bicicleta com a qual roda cerca de 8 quilômetros por dia. “Atualmente tenho três empregos. Com a bicicleta ganho tempo e meus patrões economizam dinheiro”*. Ela deixou de gastar quatro passes por dia, o equivalente a R\$ 5,00.⁹⁹

Uma outra opção de transporte passou a existir na cidade: o Transporte Alternativo, que é realizado por carros vans, geralmente com 16 lugares. A atuação desse tipo de transporte foi notada pela Secretaria de Trânsito e Transportes no mês de novembro do ano de 1997, quatro meses após a implantação do SIT.¹⁰⁰ Durante alguns anos (1997-2002), o Transporte Alternativo atuou em Uberlândia gerando inúmeras discussões polêmicas sobre a sua legalização, o que não se efetivou de fato. O Poder Público Municipal por um aparato de leis conseguiu por meio legal coibir o Transporte Alternativo. Uma solução foi introduzir alguns carros vans no Sistema Integrado de Transporte, através do Programa “Passe Livre”.¹⁰¹

Dessa forma, além da bicicleta, os ex-usuários do SIT tiveram por um período o Transporte Alternativo como uma outra opção de deslocamento, que era utilizado principalmente por aqueles que moram nos bairros mais periféricos da cidade. Adria Fernandes, em uma carta endereçada ao Jornal Correio, dizendo que por mais que o Transporte Alternativo não tinha uma regularidade, ele facilitava a vida daquelas pessoas que moravam em bairros periféricos e que sofriam com os transtornos e as dificuldades de depender quatro vezes ao dia de ônibus precários e lotados.¹⁰²

O Transporte Alternativo realizado por carros vans foi a forma mais confortável de se locomover encontrada também pela usuária Sandra Lenes:

⁹⁹ VALOR DA TARIFA ESPANTA USUÁRIOS. **Jornal Correio**. Uberlândia, 5 jul. 2002, p. A-8. Geral.

¹⁰⁰ BERNARDINO, Andréa Rispoli. **O Transporte Informal em Uberlândia: Formas de Atuação de Peruas e Vans**. Dissertação de Mestrado Instituto de Geografia, Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia, 2000, p. 142.

¹⁰¹ O programa “Passe Livre” é realizado por carros vans que auxiliam o Sistema Integrado de Transporte, deslocando usuários dos bairros, onde o transporte é deficiente e levando-os, sem o pagamento da passagem, até ao local externo dos Terminais de bairros mais próximos.

¹⁰² VANS E ÔNIBUS. **Jornal Correio**. Uberlândia, 21 jan. 2000, p. A-6. Opinião.

[...] Antes de aparecerem as vans, nós usuários do transporte coletivo andávamos em pé, apertados e ainda ouvindo palavrões e agüentando pisadas e cotoveladas. E pagando o mesmo preço de quem ia sentado. Portanto acho que é bem melhor ir sentada e apertada do que ir em pé sofrendo alguns tipos de humilhações. Sou usuária do Transporte Alternativo e agradeço muito por elas estarem trabalhando aqui em Uberlândia. Apesar de ter usado os coletivos durante cinco anos, de eles terem me servido durante todo este tempo, tenho que reclamar, pois fui assaltada e passei por vários constrangimentos.¹⁰³

O deslocamento pela cidade por meio das vans atendia de alguma forma às necessidades dos usuários, o que diminuía os transtornos e as dificuldades vividos em relação a utilização do Sistema Integrado de Transporte. A experiência da usuária Fátima Melo afirma esse fato, dizendo que se não fosse a atuação das vans ela chegaria atrasada ao trabalho todos os dias.¹⁰⁴

A diferença mais notada por alguns usuários ao utilizarem o Transporte Alternativo em relação ao Sistema Integrado de Transporte era a questão da rapidez. Um deslocamento rápido é um dos requisitos mais cobrados em matéria de transporte urbano, aspecto que foi encontrado por alguns usuários no Transporte Alternativo feito por carros vans na cidade, como nos diz o estudante Luciano Pereira:

“[...]Bom, andá de van e andá de ônibus. É um paralelo. Como diz um amigo meu é igual, mais é diferente! Igual mais é diferente...igual porque você chega. Como você chega? Na van você chega mais rápido, né? Anda mais rápido, né. Então quer dizer, no mundo corrido onde você precisa de agilidade, ali, sabe? O ônibus é lento! Vai devargazinho ali, vem lento. Pará demais. E a van não. A van já é mais rápida. Então acho que...isso aí é a grande diferença, né? Entre a van e um ônibus.[...]”¹⁰⁵

Através da fala do estudante podemos entender a diferença vivenciada na utilização das duas formas de transporte, ela se dá em torno da rapidez, sendo mencionada como uma característica do Transporte Alternativo. As grandes frações de tempo durante os deslocamentos na cidade pelo Sistema Integrado de Transporte fizeram com que algumas pessoas procurassem uma outra forma de transporte que fosse ágil e que, portanto, não comprometesse as frações de horas dos cotidianos de trabalhadores e estudantes. Essas foram somente algumas considerações sobre atuação do Transporte Alternativo nessa cidade que merecem estudos mais direcionados.

¹⁰³ EM DEFESA DAS VANS. *Jornal Correio*. Uberlândia, 29 jan. 2000, p. B-2. Cidades

¹⁰⁴ TRANSPORTE ALTERNATIVO. *Jornal Correio*. Uberlândia, 20 maio. 1999, p. 10. Boca no Trombone.

¹⁰⁵ Trecho da entrevista do estudante de Filosofia Luciano Pereira da Silva de 27 anos. Realizada em janeiro de 2004.

Por fim, posso então concluir que a mudança que foi realizada no sistema de transporte da cidade de Uberlândia, com a implantação do SIT, não tem proporcionado, para uma grande parte dos usuários, o conforto, a rapidez e a segurança, como alegam a Secretaria de Trânsito e Transportes e as empresas operadoras no sistema.

Essa realidade se confirma através das inúmeras manifestações de insatisfações de usuários do transporte coletivo dessa cidade publicadas durante esses seis anos de implantação do SIT. Através dessas reclamações, podemos entender que o transporte tem apenas se configurado como um empecilho no cotidiano de alguns usuários, principalmente daqueles que moram nas periferias da cidade. O Poder Público, no entanto, não ignorou as manifestações dos usuários durante esse tempo, realizando pequenos ajustes no sistema, porém não conseguindo solucionar os problemas vividos por eles.

Dessa forma, as pessoas que precisam se deslocar por grandes distâncias, pelo perímetro urbano, têm procurado formas alternativas de deslocamento, pois o transporte coletivo não vem atendendo as suas necessidades cotidianas básicas. Dentre essas formas alternativas de transporte temos os carros-vans, tema que não analisarei, pois não é objeto dessa monografia, exigindo então estudos mais aprofundados.

Considerações Finais

Partindo das discussões abordadas nessa monografia, considero a existência de uma realidade complexa e conflituosa no transporte coletivo urbano de Uberlândia, pois ele é, em 2004, operado por empresas privadas, que como já vimos, não visam simplesmente oferecer um serviço de qualidade aos moradores, mas sim buscam um rendimento lucrativo.

Esse esquema lucrativo rentável, que Janice Caiafa aponta em seu livro *“Jornadas Urbanas”*, funciona com o amparo do Poder Público Municipal, por meio da Secretaria de Trânsito e Transportes, que procura construir para aos moradores dessa cidade uma imagem positiva de eficiência, compromisso e ao mesmo tempo atender os interesses de vários grupos empresariais, delineando assim a cidade nos rumos que determinam o capital, com o auxílio do transporte coletivo urbano. Esse fato é extremamente visível na cidade de Uberlândia, sendo comum mudanças em trajetos de ônibus para avenidas comerciais com pouca de movimentação de pessoas, pois com os ônibus pode-se ter um aumento no fluxo, conseguindo talvez mais consumidores.

Por outro lado, esse mesmo transporte é essencial na vida de muitas pessoas por proporcionar a oportunidade de se locomoverem, de participarem da cidade, ou mesmo, de terem acesso a ela.

Quando o transporte coletivo urbano é estabelecido simplesmente como uma fonte de renda, e não uma prestação de serviço, que se insere dentro das necessidades básicas, não atendendo, portanto, as pessoas dependentes do transporte, elas acabam não o utilizando. Os usuários procuram outras alternativas de deslocamento, pois eles não irão deixar de realizar suas viagens que comprometeriam suas atividades, como por exemplo, ir ao trabalho.

A partir desses pontos discutidos nessa monografia, surgem outros campos de pesquisas que poderiam ser investigados: o Sistema Alternativo de Transporte, realizado por carros-vans, que operou na cidade por um determinado tempo, está requerendo pesquisas mais direcionadas, para entender como esse sistema atendia os usuários insatisfeitos com o transporte público. Ele satisfazia as necessidades dos usuários em matéria de transporte urbano? Quais seriam a importância desse sistema na vida das pessoas que o utilizavam?

Questionando, ainda, quais foram às reações e justificativas quanto à legalização desse transporte. Esses seriam apenas alguns questionamentos iniciais, não havendo, portanto, um esgotamento de reflexões e construções sobre essa temática.

Porque a locomoção em uma cidade como Uberlândia é essencial para a vida de muitas pessoas, inclusive para aquelas que não possuem veículos particulares. O transporte coletivo urbano se torna então algo fundamental na vida de muitas pessoas e ele proporciona à elas também condições dignas de sobrevivência.

FONTES

☺ Documentos da Secretaria de Trânsito e Transportes

* PREFEITURA MUNICIPAL DE UBERLÂNDIA. SECRETARIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES. **Relações de Linhas e ônibus. Junho 1997.**

* PREFEITURA MUNICIPAL DE UBERLÂNDIA. SECRETARIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES. **Relações de Linhas e ônibus. Junho 2004.**

* PREFEITURA MUNICIPAL DE UBERLÂNDIA. SECRETARIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES. **Relação de Frota. Junho 1997.**

* PREFEITURA MUNICIPAL DE UBERLÂNDIA. SECRETARIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES. **SIT Uberlândia. Sistema Integrado de Transporte:** um ano andando numa boa. Uberlândia, 1998.

* PREFEITURA MUNICIPAL DE UBERLÂNDIA. SECRETARIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES. **Relatório Comparativo.** Uberlândia, [s/d].

* PREFEITURA MUNICIPAL DE UBERLÂNDIA. SECRETARIA DE TRÂNSITO E TRANSPORTES. **Ande numa boa.** Uberlândia, 1997. [cartilha informativa]

☺ Documentos de Imprensa

* JORNAL CORREIO. Uberlândia, janeiro de 1996 à dezembro de 2003.

☺ Documentos Orais

* Divina Maria Carneiro. 60 anos. Cozinheira aposentada. Moradora do bairro São Jorge I a mais de 15 anos. Utiliza ônibus todos os dias normalmente: A339- São Gabriel – Terminal Santa Luzia e T131- terminal Santa Luzia – Terminal Central. Entrevista realizada 22/01/2004.

*Graciana Mari Oliveira. 22 anos. Estudante de Letras na Universidade Federal de Uberlândia. Moradora do bairro São Jorge 1. Ela utiliza normalmente os ônibus: A339 São Gabriel – Terminal Santa Luzia e T132 Terminal Santa Luzia – Terminal Central. Entrevista realizada 10/01/2004.

* Iara Aparecida Ferreira. 34 anos. Secretária da sede, em Uberlândia, do Partido da Frente Liberal localizado na avenida Afonso Pena no Centro da cidade. Moradora do bairro São Jorge 1. Ela utiliza os seguintes ônibus: A339- São Gabriel – Terminal Santa Luzia e T131 Terminal Santa Luzia – Terminal Central. Entrevista realizada 15/01/2004.

*João Batista. 34 anos. Secretário da coordenação do curso de História na Universidade Federal de Uberlândia (Campus Stª Mônica). Morador do bairro Taíaman à 7 anos. Ele utiliza os seguintes ônibus: A143 Taíaman – Terminal Central; A122 Guarani – Terminal Central e A126 Tocantis – Terminal Central e o T132 Terminal Central – Terminal Santa Luzia. Entrevista realizada 23/03/04.

*Luciano Pereira da Silva. 27 anos. Estudante de Filosofia na Faculdade Católica de Uberlândia localizada no bairro Osvaldo. Morador do bairro Martins. Ele utiliza normalmente: T120 Terminal Central – Terminal Umuarama; T140 Terminal Central – Terminal Planalto e T131 Terminal Central – Terminal Santa Luzia. Entrevista realizada 17/01/2004.

*Sandra Maria Vieira Teixeira. 35 anos. Comerciante no Camelódromo Municipal localizado na avenida Afonso Pena no Centro da cidade. Moradora do bairro Pacaembu. Ela utiliza o seguinte ônibus: T-151 Terminal Industrial – Terminal Central. Entrevista realizada 15/01/2004.

Bibliografia

- ALCÂNTARA JÚNIOR, José Odval. **Algumas Formas de Sociabilidade dos Passageiros de Ônibus**. São Paulo. Tese de Doutorado/ PUC- SP, 2001.
- BATISTA, Sheille Soares de Freitas. **Buscando a Cidade e Construindo Viveres: relações entre campo e cidade**. Uberlândia. Dissertação de Mestrado, Instituto de História – Universidade Federal de Uberlândia, 2003.
- BERNADINO, Andréa Rispolí. **O Transporte Informal em Uberlândia: Formas de atuação das Peruas e Vans**. Uberlândia. Dissertação de Mestrado Instituto de Geografia – Universidade Federal de Uberlândia, 2000.
- CAIAFA, Janice. **Jornadas Urbanas: exclusão, trabalho e subjetividades nas viagens de ônibus na cidade do Rio de Janeiro**. Rio de Janeiro: FGV, 2002.
- CAPELATO, M. H.; PRADO, M. L. **O Bravo Matutino: Imprensa e Ideologia no Jornal “O Estado de São Paulo”**. São Paulo: Alfa-Omega, 1980.
- DANTAS, Sandra Maria. Entre o Real e o Ideal: a cidade que se tem e a cidade que se quer. In: **História e Perspectivas**. Uberlândia: Edufu 25/26, p.193-214, Jul./Dez. 2001/ Jan./Jul. 2002.
- ENGELS. F; MARX. K. **A Ideologia Alemã**. São Paulo: HUCITEC, 1999.
- FENELON, Déa Ribeiro.(org) **Pesquisa em História I. Cidades**. Revista do Programa de Estudos Pós-Graduados em História do Departamento De História da PUC. São Paulo: Olhos D’Água, 1999.(Introdução)
- _____. O historiador e a cultura popular: história de classe ou história do povo? **História e Perspectivas**.Uberlândia: UFU 6, p. 5-23, Jan./Jun., 1992.
- FERRAZ, A . C. P.;TORRES, I . G. E. **Transporte Público Urbano**. São Carlos; Rima, 2001.
- FERREIRA, Denise Labrea. **Análise do Planejamento de Transporte Urbano de Uberlândia, MG**. Brasília. Dissertação de Mestrado Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília. 1994.
- FERREIRA, Marieta e AMADO, Janaína. **Usos e abusos da História Oral**. Rio de Janeiro: FGV, 2002.

- KOUHRY, Y. A. Narrativas Orais na Investigação da História Social. In: **Projeto História**. São Paulo: EDUC, n.22, p. 79-103, jun. 2001.
- MORAIS, Sérgio Paulo. **Trabalho e Cidade: Trajetórias e Vivências de Carroceiros da cidade de Uberlândia(1970-2000)**. Uberlândia: UFU, 2000. Dissertação de Mestrado.
- OLIVEIRA, S. Felipe. **Crescimento Urbano e Ideologia Burguesa**. Estudo do desenvolvimento capitalista em cidades de médio porte: Uberlândia 1950-1985. Niterói: UFF, 1992. Dissertação de Mestrado.
- PFEIFER, Guilherme. **A Implantação do Sistema Integrado de transporte em Udia e os impactos do sistema no comércio das avenidas Floriano Peixoto e João Pinheiro**. Uberlândia. Monografia do Instituto de Geografia – Universidade Federal de Uberlândia. 1999.
- PORTELLI, Alessandro. História oral e memórias. Entrevista com Alessandro Portelli. In: **História e Perspectivas**. Uberlândia:UFU 25/26, p. 27-54. Jul/Dez 2001/ Jan/Jul 2002.
- _____. As fronteiras da memória: o massacre das Fossas Ardeatinas. História, Mito, Rituais e Símbolos. In: **História e Perspectivas**. Uberlândia:UFU 25/26, p. 27-54. Jul/Dez 2001/ Jan/Jul 2002.
- _____. A Filosofia e os Fatos. In: **Tempo**. Rio de Janeiro, v. 1, n. 2, 1996. p. 59- 72.
- _____. Tentando Aprender Um Pouquinho. In: **Projeto História**. São Paulo: EDUC, n. 15, abr. 1997, p. 13- 33.
- _____. O que faz a história oral diferente. In: **Projeto História**. São Paulo: EDUC, n. 14, fev. 1997, p.25-39.
- THOMPSON, E. P. A Lógica Histórica. In: **A Miséria da Teoria: ou um Planetário de Erros**. Rio de Janeiro: Zahar, 1981.
- VIEIRA, M. P. A; PEIXOTO, M. R. C.; KOUHRY, Y. M. A. **A Pesquisa em História**. São Paulo: Ática. 3 ed. 1995.