

FACULDADE LATINO-AMERICANA DE  
CIÊNCIAS SOCIAIS  
FUNDAÇÃO PERSEU ABRAMO

**EDSON MATOS DOS SANTOS JUNIOR**

**As relações Estado x Sociedade Civil na concessão de subsídios na política tarifária do transporte público em Belém (PA) no período de 1990-2000.**

BELÉM/PA

2021

EDSON MATOS DOS SANTOS JUNIOR

As relações Estado x Sociedade Civil na concessão de subsídios na política tarifária do transporte público em Belém (PA) no período de 1990-2000.

Dissertação apresentada ao curso Maestría Estado, Gobierno y Políticas Públicas da Faculdade Latino-Americana de Ciências Sociais e Fundação Perseu Abramo, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Magíster em Estado, Gobierno y Políticas Públicas.

Orientador: Prof. Dr. Alexandre Lalau Guerra

Belém/PA

2021

## Ficha catalográfica

SANTOS JUNIOR, Edson Matos dos

As relações Estado x Sociedade Civil na concessão de subsídios na política tarifária do transporte público em Belém (PA) no período de 1990-2000. Edson Matos dos Santos Junior. Belém: FLACSO/FPA, 2021. (150 folhas)

Dissertação (Mestrado) – Programa: Estado Governo e Políticas Públicas, Faculdade Latino-Americana de Ciências Sociais, Fundação Perseu Abramo, 2021.

Orientador: Alexandre Lalau Guerra.

EDSON MATOS DOS SANTOS JUNIOR

As relações Estado x Sociedade Civil na concessão de subsídios na política tarifária do transporte público em Belém (PA) no período de 1990-2000.

Dissertação apresentada ao curso Maestría Estado, Gobierno y Políticas Públicas da Faculdade Latino-Americana de Ciências Sociais e Fundação Perseu Abramo, como parte dos requisitos necessários à obtenção do título de Magíster em Estado, Gobierno y Políticas Públicas.

Aprovado em:

---

Prof. Dr. Alexandre Lalau Guerra

Faculdade Latino-Americana de Ciências Sociais–FLACSO/BRASIL

---

Prof. Dr. Antonio Maurício Dias da Costa

Universidade Federal do Pará

---

Profa. Dra. Anny Karine de Medeiros

Universidade Virtual do Estado de São Paulo (UNIVESP)

---

Profa. Dra. Natália Noschese Fingerhann

Faculdade Latino-Americana de Ciências Sociais–FLACSO/BRASIL

Suplente

*Dedico este trabalho à memória de minha  
saudosa mãe, dona lolita, responsável direta por  
todas as minhas conquistas.*

## **AGRADECIMENTOS**

Ao Professor Doutor Alexandre Lalau Guerra, meu orientador, a quem agradeço pela compreensão, incentivo para seguir com a pesquisa e as preciosas sugestões apresentadas ao trabalho.

Ao Professor Doutor Edir Veiga, pela provocação sobre o tema da pesquisa, ainda nos tempos da UFPA.

Ao Professor Doutor Márcio Pochmann, ex-presidente da Fundação Perseu Abramo, pelo trabalho à frente da FPA e pela decisão política de trazer os cursos de especialização e de mestría para a Amazônia.

Ao Professor Doutor Marcelo Manzano, coordenador do curso de mestría, pela condução do curso e pelos conhecimentos e trocas nos encontros presenciais em Belém.

À Professora Doutoranda Karol Cavalcante, monitora do curso, pelas muitas orientações e auxílios, especialmente nas esticadas de prazos para a entrega dos trabalhos junto à coordenação do curso.

À professora Jacqueline Serra Freire, primeira coordenadora da turma, que no início do curso teve atuação destacada na orientação das atividades acadêmicas.

Aos professores e servidores da Faculdade Latino Americana de Ciências Sociais–FLACSO/Brasil pelas orientações no uso da plataforma e pela paciência que nos dedicaram durante o curso

Aos meus colegas de turma, por todo o esforço, por toda convivência e aprendizado nos encontros presenciais.

Ao Professor e amigo Marcos Lima, exímio historiador que deu grandes contribuições teóricas à pesquisa, desde o suporte técnico às entrevistas até a coleta de dados.

Ao Professor Mestre Luís Cavalcante, politólogo e bruxo pelo incentivo, seus aconselhamentos enriqueceram grandemente o trabalho.

Ao camarada Augusto César Vieira Burlamaqui, pela incursão na biblioteca pública do Centur em busca dos periódicos aqui utilizados.

Aos entrevistados Milene Lauande, Ana Júlia Carepa, Arnaldo Jordy, José Maria Quadros de Alencar e Roberto Sena, pelas informações e análises valiosíssimas sem as quais não haveria este trabalho.

Aos confrades da Esquerda Festiva, grupo político-ético-filosófico-cultural-gastronômico que cumpre papel fundamental na minha vida.

Aos companheiros e companheiras do Partido dos Trabalhadores-PT, especialmente à aguerrida militância da Resistência Socialista/PA.

Ao Babá Edson Catendê, pelo cuidado com minha saúde espiritual.

Ao amigo e deputado Dirceu Ten Caten (PT), pela sua contribuição decisiva neste trabalho.

Ao saudoso Eduardo Lauande, que em vida sempre me incentivou a não descuidar da vida acadêmica.

Ao saudoso Nilton Barreto, o Niltinho, pelo seu exemplo de dedicação à ciência brasileira.

Ao saudoso Gerson Beuter, o Carcará, que me ensinou a nunca descuidar das três galinhas.

À minha família, base de tudo, e cujo apoio foi, é e continuará sendo determinante na minha caminhada.

Ao povo brasileiro, que patrocina este curso com seus tributos.

*O que me faz querer voltar é estar convencido de que a gente pode recuperar o Brasil. E eu sei que não posso fazer menos do que eu já fiz. E esse é o desafio que eu tenho.*

*Precisamos colocar na pauta os direitos elementares do ser humano. A gente defende tanta coisa, mas às vezes esquecemos das pessoas que não têm sindicato, não têm organização, não podem fazer um protesto. O faminto muitas vezes não tem forças, é nosso dever estender a mão a eles.*

*Luiz Inácio Lula da Silva*



## RESUMO

A pesquisa discute o processo de subsídios tarifários no sistema de transporte público de Belém/PA, os mecanismos que permitem a grupos de interesse gozar desse benefício, a racionalidade dos agentes públicos ao defender e concedê-los. Por meio da realização de entrevistas, de consulta a periódicos e pesquisa documental nos arquivos da Câmara Municipal de Belém reconstituímos os projetos de lei apresentados com foco no período de 1990-2000, a luta pela meia- passagem do início dos anos 1990 e o processo de revisão das gratuidades, ocorrido no ano de 2004. O objetivo é compreender o mecanismo de financiamento dos benefícios tarifários – descontos e gratuidades - e quem paga por esses benefícios. A partir do estudo do problema, aponta-se possíveis soluções para a questão da concentração dos custos dos benefícios recaírem sobre a camada da população menos desfavorecida social e economicamente: o usuário que paga a tarifa inteira. O referencial teórico utilizado foi a teoria dos grupos de interesse de Olson (1999), a teoria da escolha racional de Downs (1999) e a tipologia de políticas de Lowi (1964), além de outras fontes bibliográficas.

**Palavras-chave:** Políticas Públicas; transporte público; Subsídios tarifários; grupos de interesse.

## ABSTRACT

The research discusses the process of fare subsidies in the public transportation system of Belém/PA, the mechanisms that allow interest groups to enjoy this benefit, and the rationality of public agents when defending and granting them. Through interviews, periodicals and documentary research in the archives of the City Council of Belém, we reconstructed the bills presented, focusing on the period 1990-2000, the fight for the half-fare in the early 1990s and the process of reviewing the free fare, which occurred in 2004. The goal is to understand the funding mechanism of the fare benefits - discounts and gratuities - and who pays for these benefits. From the study of the problem, possible solutions to the problem of the concentration of the costs of the benefits falling on the most socially and economically disadvantaged part of the population, the user who pays the full fare are pointed out. The theoretical framework used was Olson (1999) theory of interest groups, theory of rational choice Downs (1999) and theory of rational choice of Lowi (1964) typology of policies (1964), in addition to other bibliographical sources.

**Keywords:** Public Policies; public transportation; fare subsidies; interest groups

## **LISTA DE ILUSTRAÇÕES**

Mapa 1: Região Metropolitana de Belém

Imagem 1: Manifestações e protestos no contexto de votação da emenda a lei orgânica do município referente a diminuição de gratuidades no transporte público coletivo ano: 2004

Imagem 2: Demonstrativo de remuneração Polícia Civil/PA

## **LISTA DE QUADROS:**

Quadro 1: Lista de entrevistados e suas relações com a problemática da pesquisa

Quadro 2: Projetos apresentados na Câmara Municipal de Belém/PA que versavam sobre subsídios nos transportes coletivos

Quadro 3: Demonstrativo do rendimento em salários mínimos por gênero, das pessoas ocupadas no trimestre de referência região metropolitana de Belém – Base PNAD/contínua/IBGE 2º trimestre/2021

## SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO:.....	13
2. CAPÍTULO 1: Redemocratização e a luta pela meia passagem dos estudantes em Belém/PA .....	18
3. CAPÍTULO 2: O Poder Legislativo municipal e a concessão dos subsídios aos grupos de interesse: uma escolha racional? .....	39
4. CAPÍTULO 3: As arenas de poder, o efeito Robin Hood às avessas da tarifa e a proposta de retirada das gratuidades .....	64
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS: .....	87
6. REFERÊNCIAS:.....	91
7. APÊNDICE:.....	94

## INTRODUÇÃO:

O transporte público coletivo e urbano tornou-se nos últimos anos um dos maiores problemas para governantes do país inteiro. Após a promulgação da Constituição Federal de 1988, a responsabilidade de execução desta política pública ficou a cargo das gestões municipais, ou seja, as prefeituras que nas grandes cidades diversificam seus modos de atuação entre negociação, fiscalização, financiamento, com empresários, sociedade civil e demais entidades estatais.

Inúmeras problemáticas tangenciam o debate em torno do *transporte público*, infraestrutura das cidades, qualidade e alternativas para a mobilidade coletiva, sistemas tarifários, dentre outras. Esta pesquisa centrou-se em analisar o modelo de concessão de descontos e gratuidades a grupos de interesse da Região Metropolitana de Belém no seu sistema de transporte público coletivo, tendo como marco temporal os anos de 1990 até 2000.

Este trabalho dá sequência a uma caminhada iniciada ainda na graduação quando estudei o papel do Conselho Municipal de Transportes na definição da tarifa. A política pública de transporte é uma das que aparece nas preferências do belenense sempre que se pergunta o que deveria melhorar na cidade, pois é um problema crônico e cujas soluções implementadas se mostraram insuficientes nas últimas décadas.

Sobre a temporalidade da pesquisa, deve-se levar em consideração que por se tratar de uma problemática que apresenta um caráter contínuo, em alguns momentos ocorreram recuos e avanços para melhor identificar mecanismos em torno do sistema tarifário presente na grande Belém. O início dos descontos/gratuidades insere-se no cenário local antes de 1990, além de ainda estar presente nos dias atuais. Então, a utilização de materiais sobre o tema em variados períodos contribuiu para um melhor entendimento do assunto.

Desse modo, o principal ponto apresentado nas próximas páginas recaiu em discutir a real dinâmica presente no financiamento dos descontos e gratuidades, tendo em vista, que o modelo de compensação do quantitativo destinado a estas concessões são arcados por um único financiador, o usuário que paga tarifa inteira, na maioria são trabalhadores assalariados,

desempregados ou inseridos em ocupações informais, portanto, pessoas pertencentes a classes desfavorecidas financeiramente.

Em outras palavras, o total de descontos destinados aos grupos de interesses beneficiados impactam diretamente no valor da tarifa cobrada nos transportes públicos, interferindo drasticamente no orçamento familiar das pessoas menos abastadas. Assim sendo, alguns autores relacionam a segregação espacial com o conceito de exclusão social, visto que os moldes presentes no processo de urbanização, seja pelas áreas afastadas e ocupadas pela população mais pobre, perpassando pela ausência do Estado (ROLNIK,1999). Até mesmo inserindo nesta discussão a dificuldade de arcar com os gastos diários com transporte público que também contribuem com um processo de exclusão social, processo este que tem no modelo de financiamento encontrado para garantir as gratuidades um dos pontos em comum.

Para construção desta pesquisa utilizou-se de dois meios: 1. Leitura bibliografia referente ao tema, seja ela específica ou contextual/temática; 2. Discussão dos materiais sobre a problemática central, dentre elas entrevistas com atores importantes que participaram em diferentes contextos e posições dos acontecimentos, além de matérias de jornais, notícias em sites, leis e outros indícios.

Dessa maneira, realizou-se uma análise qualitativa dos dados, entrevistas e documentos, entendendo que “trabalhar com o universo dos significados, dos motivos, das aspirações, das crenças, dos valores e das atitudes. Esse conjunto de fenômenos humanos é entendido aqui como parte da realidade social”. (MINAYO & GOMES, 2005, p. 21).

A escolha em realizar entrevistas deve-se a necessidade de dialogar e entender diferentes pontos de vistas sobre uma mesma problemática que, em que pese ser muito importante, é silenciada e pouco transparente na relação Estado, empresários e sociedade civil. Deste modo, o quadro a seguir sintetiza os nomes escolhidos para as entrevistas e informa suas ligações com a temática:

**QUADRO 1: LISTA DE ENTREVISTADOS E SUAS RELAÇÕES COM  
A PROBLEMÁTICA DA PESQUISA**

Entrevistado (a):	Participação:
-------------------	---------------

Milene Lauande	Militante do movimento estudantil e ex-vereadora de Belém, participou das manifestações pelo direito à meia-passagem aos estudantes no transporte público coletivo.
Ana Júlia Carepa	Militante do movimento estudantil, ex-vereadora, ex-deputada federal, ex-senadora, ex-governadora do Pará. Participou dos atos pró meia-passagem, além de propor alterações nos mecanismos de descontos/gratuidades.
José de Alencar	Atuou como advogado dos trabalhadores rodoviários na época das manifestações pela meia-passagem, dialogou com os movimentos sociais, representantes do Estado e empresários, demonstrando as contradições do modelo tarifário adotado.
Arnaldo Jordy	Ex-deputado federal e ex-vereador, desempenhou em seus mandatos, diversas ações relacionadas ao transporte público, inclusive propondo diminuição no quantitativo de gratuidades vigentes em Belém, no ano de 2004.



Roberto Sena	Economista, ocupa o cargo de coordenador técnico do Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos no Pará (DIEESE/PA), membro do Conselho Municipal de Transportes, contribuiu de maneira significativa ao explicar inúmeros elementos que determinam cobranças, financiamento, até o valor final da tarifa.
--------------	--

Todos os entrevistados contribuíram de maneira significativa para a discussão e elaboração desta pesquisa. Além disso, autorizaram a gravação e uso de todos os elementos discutidos nas várias entrevistas elaboradas. Vale ressaltar que em todas as entrevistas presenciais foram mantidas as orientações em combate ao novo coronavírus, como distanciamento social, uso de máscara e álcool em gel. Nesta parte da metodologia, foi utilizado questionários semiestruturados com o intuito de direcionar a entrevista ao tema central aqui discutido, porém, deixar em aberto alguns pontos que tangenciaram a problemática, desse modo, tornando as entrevistas bastante abertas e acessíveis a ambas as partes.

Este trabalho está dividido em três capítulos. O primeiro concentra-se em analisar, por meio das entrevistas com Milene Lauande e Ana Júlia Carepa, como se organizou o movimento estudantil em prol da meia-passagem, além disso, constatar a presença de elementos informativos relacionados às problemáticas em torno de um sistema que concedeu descontos tendo como financiador único os usuários pagantes da tarifa.

No segundo capítulo, apresento um panorama dos grupos de interesses em relação às escolhas racionais presentes nesta trama social. Para isto, foram utilizados os estudos de Mancur Olson (1999) e Anthony Downs (1999). Além disso, vários projetos apresentados na Câmara Municipal de Belém com intuito de alterar os descontos/gratuidades também foram discutidos neste capítulo.

No terceiro e último capítulo, a discussão recaiu em torno de dois projetos que previam emendas à Lei Orgânica do Município de Belém (LOMB), um de

2000 e outro de 2004, de Joaquim Passarinho (PPB) e o outro de Arnaldo Jordy (PPS), respectivamente. Neste capítulo utilizou-se também de indícios jornalísticos pesquisados no Centro Cultural e Turístico Tancredo Neves (CENTUR) sobre o projeto de 2004. Neste capítulo encontra-se também a discussão em torno da tipologia de políticas públicas de Theodore Lowi (1964)

## **2. CAPÍTULO 1: Redemocratização e a luta pela meia passagem dos estudantes em Belém/PA.**

O simples ato dos cidadãos de sair de casa para suas rotinas cotidianas tornou-se um desafio para milhares de brasileiros. As tarifas do transporte público subiram muito acima da inflação durante os últimos anos e o peso desse gasto na cesta de despesas das famílias também aumentou. Há pessoas que simplesmente deixam de sair de casa e ficam excluídas das oportunidades de crescimento pessoal e profissional que poderiam ter, ao se movimentar na cidade. Então, estamos assistindo ao fenômeno da privação do acesso aos serviços públicos essenciais de transporte coletivo urbano.

Nesse sentido é que muitos autores já incluem a segregação espacial no conceito de exclusão social. No ambiente urbano, o processo de exclusão social tem como consequências: as favelas, os cortiços, os loteamentos clandestinos e demais formas de informalidade de ocupação e uso do solo. De acordo com Raquel Rolnik (1999), a exclusão social cria a situação da cidade dividida entre a porção formal (rica e com infraestrutura) e a ilegal (pobre e distante, caracterizada pela baixa oferta de serviços públicos e ausência de infraestrutura). O atual processo de urbanização, caracterizado pela ocupação das periferias urbanas, aumenta consideravelmente a necessidade de transporte e a oferta de serviços públicos, os quais frequentemente não suprem a demanda adequadamente. Daí termos os mais pobres segregados espacialmente e limitados em suas condições de mobilidade, processo para o qual contribui o valor da tarifa elevado.

Os altos valores das tarifas têm impactado negativamente até mesmo para os empresários de transporte público, já que os preços elevados criam um círculo vicioso, pois a demanda pelo serviço cai, logo, os custos por passageiro aumentam, levando a um novo acréscimo no preço da tarifa. A situação está chegando próxima do limite, o que obriga muitas cidades brasileiras a rever todo o modelo de política tarifária (NTU, 2005). Mais recentemente, a este quadro devemos acrescentar a questão da entrada nas grandes cidades dos aplicativos de passageiros que baratearam o transporte individual antes monopolizado por taxistas e que também contribuiu para a diminuição da demanda nos transportes públicos.

Grupos sociais são afetados de maneira distintas pelo injusto e desorganizado sistema de transporte público da RMB. Ao pensar os indivíduos de classes menos abastadas, moradores na sua maioria de periferias distantes das concentrações de serviços e atendimentos especializados, esse deslocamento torna-se ainda mais degradante. Recortes ainda mais específicos, a partir de uma diminuição na escala de análise torna-se possível, evidenciar as diferenças dos impactos sofridos entre diferentes segmentos das classes menos favorecidas é um caminho possível, apesar de não ser o foco principal deste trabalho.

No decorrer das pesquisas, entrevistas e visitas participantes em locais interligados ao sistema de transporte público foi possível perceber recortes de gênero e raça no que concerne ao mau gerenciamento e consequências do modelo tarifário estabelecido na RMB. O que foi constatado, até mesmo em noticiários recentes<sup>1</sup>, ser um modelo de transporte de baixa qualidade e desigual, tem parte de suas bases décadas atrás, mais especificamente nas mudanças ocorridas com o fim da Ditadura Civil Militar (1964-1985) e o processo de redemocratização.

A Constituição Federal de 1988, chamada constituição cidadã, estabeleceu mudanças diversas, inclusive nas gestões estaduais e municipais dos variados sistemas de transporte público Brasil afora. A palavra para sintetizar a dinâmica e a direção das políticas sociais no Brasil após 1988 seria *descentralização*, segundo Comparato (2005). Isto porque, segundo este autor, diante das críticas ao caráter centralizador e excludente do Sistema de Proteção Social conformado durante o regime militar, não seria descabido afirmar que a literatura sobre o tema produzida na segunda metade da década de 80 concordaria que, enquanto estratégia e objetivo de reforma do sistema, e do próprio Estado, o processo de descentralização esteve condicionado pelo ambiente político democrático, pelas inovações e regras estabelecidas pela

---

<sup>1</sup> Passageiros denunciam má qualidade do transporte público de Belém: <http://g1.globo.com/pa/para/noticia/2014/11/passageiros-denunciam-ma-qualidade-do-transporte-na-grande-belem.html> Acesso: 21/09/2021; Usuários denunciam falta de ônibus em Belém: <https://www.oliberal.com/belem/usuarios-denunciam-falta-de-onibus-em-belem-1.437891> Acesso: 22/09/2021; Reajuste no valor da passagem de ônibus em Belém <https://www.romanews.com.br/cidade/reajuste-no-valor-da-passagem-de-onibus-em-belem-pode-comprometer/135423/> Acesso: 15/10/2021.

Constituição de 1988, em especial a descentralização fiscal e a extensão de direitos sociais, e pela estrutura socioeconômica do país.

Descentralização, a palavra escolhida, rimava com democratização. A intenção ou a decisão de *descentralizar* tornou-se virtude, um valor político positivo, que passou a ser compartilhado por um expressivo número de legisladores, gestores e analistas de políticas. A lógica de organização e funcionamento da dinâmica estatal entrava em um período de fortes mudanças, os municípios ganhavam novas responsabilidades, principalmente em relação à infraestrutura e seus desdobramentos. Todavia, o crescimento acelerado, falta de planejamento urbano, dispersões políticas em torno de projetos urbanos de médio e longo prazo, dentre outros fatores, contribuíram para a descentralização e se tornaram um problema para continuidades bem-sucedidas, principalmente em cidades de médio e grande porte. (SANTOS JUNIOR, 2007)

As mudanças constitucionais se relacionam basicamente a dois fatores: (1) a redivisão do bolo tributário efetuada pela nova Constituição<sup>1</sup>, com um maior aporte de recursos e atribuições para os municípios e (2) o fortalecimento do Parlamento frente ao Poder Executivo, conferindo ao Legislativo, entre outras coisas, competência para tratar das questões tributária e orçamentária. Embora este último ponto implique transformações que extrapolam os limites do município, fazendo-se sentir no relacionamento entre Executivo e Legislativo nos três níveis de poder, elas têm tido consequências peculiares no âmbito municipal em virtude de condicionamentos específicos a esta esfera de poder (BRESSER-PEREIRA, APUD SILVA 2002).

No final da década de 70 e no início da década de 80, no processo de redemocratização vivenciado no Brasil, os movimentos sociais, associações comunitárias, sindicatos, partidos políticos pressionam o Estado com vistas a efetivar a participação dos diferentes segmentos sociais nos espaços de decisão política (WEFFORT, 2005). Os Conselhos Municipais se constituem alternativas de enfrentamento e de participação. A Constituição Federal de 1988 expressa essa pressão ao incorporar no texto constitucional a participação e a descentralização na condução da coisa pública.

O objetivo principal deste primeiro capítulo recai em reconstruir as diversas ligações, embates e conquistas em torno do movimento que desencadeou - na passagem da década de 1980 para os anos de 1990 - a

concessão do desconto de meia passagem para estudantes da RMB. Este desconto, originário de muitas manifestações, reuniões, diálogos e confrontos, entre representantes do Estado, empresários ligados ao transporte público de Belém e as classes interessadas (em sua maioria estudantes de variados municípios e segmentos).

Neste sentido, a realização deste capítulo tornou-se possível a partir de duas frentes de trabalho. De um lado o levantamento e análise de bibliografia referente ao tema, em seguida foram desenvolvidas entrevistas com Milene Risuenho Lauande, importante integrante do movimento estudantil que obteve o direito a meia passagem e Ana Júlia Carepa, ex-governadora do Estado do Pará, que na época militou pela concessão. Dessa forma, através de escritos e das entrevistas, tornou-se possível reconstruir uma série de manobras políticas, ganhos e perdas para o Estado, empresariado e estudantes, devido inúmeras negociações.

A escolha de Milene Lauande para ser entrevistada se justifica em sua história de luta política, principalmente as travadas nos últimos no final da década de 1980 e início da década de 1990, quando esteve participando dos movimentos estudantis que garantiram a concessão do subsídio da meia passagem aos estudantes da RMB.

Para melhor ilustração ao leitor de quem seja nossa entrevista, decidimos mapear sua trajetória pública e política, também com o objetivo de apresentar a participação em outras questões sociais, posições em governos, projetos de sua autoria, etc. Milene Risuenho Lauande é paraense de Belém, graduada em Geografia pela Universidade Federal do Pará (UFPA). É especialista em planejamento do desenvolvimento de áreas amazônicas (FIPAM/NAEA/UFPA) e mestra em planejamento do desenvolvimento (PLADES/NAEA/UFPA) além de professora efetiva da rede estadual de ensino e de cursinhos populares.

Já aos 13 anos tornou-se Presidenta do Grêmio Estudantil da Escola Estadual Hilda Vieira, o que carimbou seu passaporte para se tornar uma dirigente da União Metropolitana dos Estudantes Secundaristas (UMES). Em sua nova função na vida pública, Milene esteve na linha de frente da luta pela meia-passagem estudantil, e o resultado desta luta coletiva até hoje beneficia milhares de estudantes da RMB.

Sempre ligada às lutas populares, Milene virou uma liderança da juventude do comitê estadual do Partido Comunista Brasileiro (PCB), também estando à frente do movimento “Fora Collor”. Já no Partido Popular Socialista (PPS), sucessor do PCB, Milene também teve destacada atuação: foi dirigente nacional, coordenadora do setorial de mulheres e coordenou o comitê de juventude da campanha de Ciro Gomes à Presidência da República em 1998. Em 2004, foi eleita Presidenta do Diretório Municipal do PPS/Belém.

Em 2007, filia-se aos Partido dos Trabalhadores (PT). No governo de Ana Júlia Carepa (PT) 2007-2010, coordenou a implantação dos INFOCENTROS do programa NAVEGAPARÁ. Professora Milene foi ainda coordenadora do Planejamento Territorial Participativo (PTP), importante mecanismo de participação popular e controle social durante o governo petista.

Professora Milene assumiu o mandato de vereadora de Belém em 2012. Em oito meses na Câmara, realizou diversas sessões especiais e audiências públicas para discutir temas do interesse da população de Belém. Apresentou requerimentos e participou ativamente dos debates na Câmara. Teve aprovado seu projeto de lei que assegura às mães lactantes o direito à amamentação durante as provas de concursos públicos no âmbito do município de Belém.

No PT, Milene é membro do Diretório Regional e contribui no setorial de mulheres fortalecendo a luta feminista. Em 2017 foi eleita presidenta do Diretório Municipal do PT/Belém ficando na direção do Partido até o final de 2019.

Professora Milene atualmente compõe a Assessoria da Diversidade e Inclusão Social da Universidade Federal do Pará-UFPA, contribuindo na formulação e na execução das políticas de ações afirmativas que asseguram o acesso e a permanência de estudantes de baixa renda, negros, quilombolas, indígenas, pessoas com deficiência e estrangeiros naquela instituição.

Por outro lado, Ana Júlia Carepa tem uma trajetória de liderança política de esquerda intensa com atuação nos movimentos populares, no movimento estudantil, no movimento sindical, na vida política partidária, em espaços institucionais no Legislativo e Executivo. Em 1982 filiou-se ao PT, partido em que permaneceu até 2017, quando ingressou no PCdoB onde hoje é dirigente.

Nossa entrevistada nasceu em Belém e iniciou sua atuação política no final da década de 70, através de comunidades de base. Na Universidade, no final dos anos 1970, ingressou no movimento estudantil e no clandestino Partido

Revolucionário Comunista (PRC). Foi a primeira presidente eleita do Centro Acadêmico Livre de Arquitetura da Universidade Federal do Pará.

Em 1981, começou a trabalhar no Banco do Brasil e tornou-se diretora do Instituto dos Arquitetos do Brasil, Seção Pará, cargo que ocupou por dois anos. Depois de formada, passou a atuar nos movimentos sociais, ajudando a fundar o Movimento das Mulheres do Campo e da Cidade, também militou no Movimento de Oposição Bancária que fortaleceu a Central Única dos Trabalhadores (CUT) no Pará.

Em 1992, foi eleita vereadora em Belém. Entre os projetos apresentados durante seu mandato destacamos: o projeto de lei nº1002/93, que buscava garantir o direito a meia-passagem aos estudantes dos seminários e institutos teológicos; o que buscou assegurar ônibus 24 horas na cidade e; o que criou o Conselho Municipal da Condição Feminina. Presidiu a Comissão de Administração Pública da Câmara Municipal, entre 1993 e 1995, além de ter assumido a liderança do PT, em 1993. Fora do Parlamento, destacou-se como organizadora dos movimentos de mulheres.

Em 1994, foi eleita deputada federal. Em sua atuação parlamentar teve destaque a defesa de conquistas populares. Opôs-se a um parecer da reforma da Previdência, que tentava restringir direitos como a licença-maternidade.

Por ocasião da votação de emendas à Constituição, encaminhadas ao Congresso durante o mandato de Fernando Henrique Cardoso, votou contra o fim do monopólio estatal das telecomunicações e da Petrobras e na exploração do petróleo; contra a permissão de embarcações estrangeiras operarem o transporte de carga e passageiros entre portos do país e o fim das diferenças jurídicas entre empresas nacionais e estrangeiras. Integrou como titular a comissão especial sobre a irrigação da ilha de Marajó (1995), as comissões de Ciência e Tecnologia, de Comunicação e Informática (1995 e 1996) e de Fiscalização Financeira e Controle (1996).

Em 1997, foi eleita vice-prefeita de Belém. Na administração municipal também atuou como secretária Municipal de Urbanismo. E no ano 2000, foi eleita novamente vereadora, a mais votada da história de Belém até os dias atuais.

Tornou-se a primeira mulher a representar o Pará no Senado da República com votação histórica de mais de um milhão de votos em 2002. Três meses depois, integrou a Comissão Parlamentar de Inquérito (CPMI) da



Exploração Sexual, formada para investigar casos de exploração sexual de crianças e adolescentes em todo o país.

Em julho do mesmo ano atuou também, como titular, na CPMI do Banestado, formada para averiguar as denúncias de remessa ilegal de dinheiro para o exterior através de contas abertas no Banco do Estado do Paraná (Banestado) em nome de laranjas e de empresas “offshore” e operadas por doleiros para encobrir a formação de caixa dois de empresários e recursos oriundos de corrupção política.

Em fevereiro de 2005, fez parte da comissão que investigou o assassinato ocorrido naquele mês da missionária norte-americana Dorothy Stang, relacionado a conflitos de terra no Pará, e que teve grande repercussão nacional e internacional. No mês seguinte tornou-se membro titular da CPMI da Terra, instalada para realizar um amplo diagnóstico da questão fundiária no país, atuou também para aumentar a alíquota de arrecadação dos Estados quanto aos royalties da mineração.

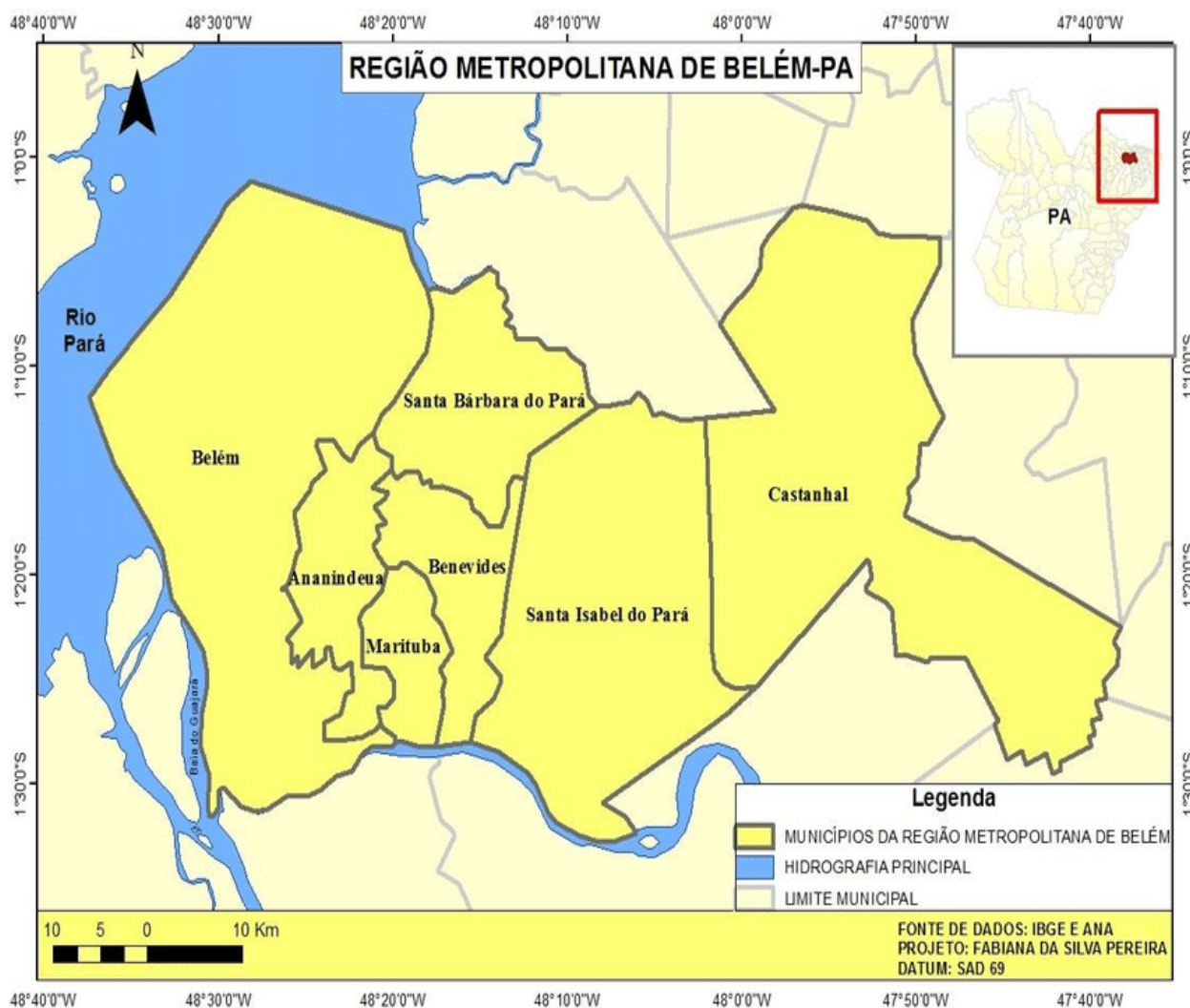
Em 2006, foi eleita a primeira - e até agora única - Governadora do Estado do Pará. Entre as ações do seu Governo destacara-se o programa Navegapará de inclusão digital; o programa Ação Metrópole – maior intervenção viária na RMB até então; o Programa Bolsa-Trabalho e os PCCRs da Educação e da Defensoria Pública; o Plano Estadual de Fortalecimento e Valorização da Atenção Primária em Saúde do Pará e a nova Santa Casa; a melhoria da infraestrutura da rede pública de ensino, eleição direta para diretor de escola e o Plano Estadual de Educação Escolar Indígena; o Planejamento Territorial Participativo; criação da Secretaria de Estado de Justiça e Direito Humanos e o Programa Segurança Cidadã; os Centros Tecnológicos; o combate à exploração ilegal de madeira e regularização do setor; regularização fundiária; descentralização do governo; e investimentos maciços em saneamento, transportes, distritos industriais, linhão do Marajó, segurança e combate ao trabalho escravo e à violência no campo; além da realização de diversos concursos públicos para provimento de cargos efetivos.

Deste modo, a trajetória pessoal, profissional e política de Ana Júlia Carepa a credenciam como a maior liderança feminina da esquerda na história do Pará e sua participação enriquece este trabalho de pesquisa.

Dito isto, a grosso modo, direcionamos a discussão para as seguintes questões: reconstrução da memória de luta sobre a concessão da meia passagem estudantil; papéis sociais em torno do Estado, empresários e estudantes; estrutura organizacional do transporte público da RMB; questões em torno dos desafios do transporte público e a questão de gênero.

A grande ênfase das entrevistas e das discussões futuras consiste exatamente em analisar a estrutura tarifária da RMB, ou seja, direcionamos a discussão para esse campo, tanto no recorte dos anos 1990, como em seus reflexos, continuidades e problemas atuais. A RMB é composta por sete municípios: Ananindeua, Belém, Benevides, Castanhal, Marituba, Santa Bárbara do Pará e Santa Isabel do Pará. A estimativa do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) 2019 mostra uma média de 2 505 242 habitantes nesta região, abaixo o mapa do espaço estudado:

**MAPA 1: REGIÃO METROPOLITANA DE BELÉM/PA, ANO:2021**



Fonte: [https://www.researchgate.net/figure/Figura-1-Municipios-integrantes-da-Regiao-Metropolitana-de-Belem\\_fig1\\_304456029](https://www.researchgate.net/figure/Figura-1-Municipios-integrantes-da-Regiao-Metropolitana-de-Belem_fig1_304456029)

A entrevista com Milene Lauande aconteceu em sua residência, na cidade de Belém no dia 29 de setembro de 2021, nesta data houve a gravação e formalização do debate, pois, em datas anteriores já havia ocorrido diálogos e participações em debates diversos sobre o tema. Vale registrar que durante toda a entrevista foram respeitadas todas as normas de segurança sanitária neste contexto da pandemia do Covid-19, dessa forma, o uso de máscara, álcool em gel e distanciamento social foram essenciais para sua realização.

Uma das primeiras questões levantadas sobre as concessões no transporte público, recaiu em torno das fortes movimentações estudantis que originaram o direito de todo estudante da RMB pagar meia-passagem. Sobre o acontecimento, Milene Lauande que na época tinha entre 16 e 17 anos afirma como ocorriam as manifestações:

O movimento estudantil secundarista e o movimento universitário, principalmente o movimento secundarista, as escolas eram fechadas e os estudantes vinham andando pela Almirante Barroso [avenida localizada em Belém, uma das principais vias de acesso da cidade, onde várias escolas de grande porte estão localizadas] até o centro, os estudantes da periferia vinham de ônibus e desciam na Almirante para se juntar ao grupo, andando até o centro, reivindicar. (Milene Lauande, 2021 – grifos do autor).

A entrevistada destaca que a junção de estudantes de várias escolas, inauguração de muitos grêmios estudantis e mobilização dos líderes do movimento, foram essenciais para o fortalecimento e para chamar atenção da sociedade para as pautas do movimento. De início, o pedido dos estudantes era a gratuidade no uso do transporte público, entretanto, com o passar do tempo perceberam que não seria possível.

Além das autoridades públicas, os empresários não cogitavam a pauta, então o movimento encampou a meia-passagem. Um fato muito interessante deste fragmento situa-se na descrição dos acontecimentos, o fervor dos estudantes, em sair de suas casas, de suas escolas, e a pé percorrer grandes distâncias em prol de melhorias, transparece um espírito de coletividade e luta.

A pesquisadora Hildete Costa (2005) discorreu sobre o período e os desafios enfrentados pelos estudantes em prol da meia-passageira:

Nos anos noventa a reivindicação foi atendida após diversas manifestações estudantis que acabaram em confronto entre Estado (policiais militares) e estudantes armados (pedras, paus, bambus, pedras, seixos e força física) da forma que podiam. Posteriormente, o direito a meia-passageira foi estendido aos cursinhos pré-vestibulares quando da aprovação na Assembléia Legislativa da Lei Complementar nº 8, de 23.09.1991. O Artigo 146 da Lei Orgânica do Município de Belém determinava que bastaria a apresentação da carteira de identidade estudantil no momento do pagamento da passagem, para que o estudante, de qualquer nível, tivesse direito à redução da tarifa. Nesse período não havia burocracia para o estudante usufruir do benefício: o estudante apresentava a carteira e pagava meia-passageira (...) (Costa, 2005, p.34)

A participação popular em decisões públicas, organização de movimentos sociais, como o movimento estudantil, insere-se exatamente em um contexto de redemocratização, de lutas por direitos e reivindicações de melhorias em serviços sociais, dentre outros. Sobre questões em torno da política participativa por parte da sociedade civil em políticas públicas:

Portanto, entender a capacidade de movimentos influenciarem as políticas públicas requer não somente identificar os pontos de acesso, mas entender os processos de interação entre movimentos sociais e outros atores (estatais e não estatais) que resultam na construção e reconstrução de políticas e instituições. Particularmente importante é apreender empiricamente as relações de colaboração entre movimentos sociais e instituições político-administrativas nos subsistemas de políticas públicas, percebidas a partir do ativismo de atores localizados no interior da burocracia, o que vem sendo chamado de ativismo institucional. Em vez de um fenômeno homogêneo, o ativismo institucional pode apresentar diferenças importantes no que se refere, por exemplo, às relações entre ativistas institucionais e organizações de movimentos sociais, à posição que o ativista institucional ocupa no Estado, ao tipo de ativismo que é exercido, entre outros aspectos. Tais diferenças têm implicações nas possibilidades de incidência dos movimentos sociais nas políticas públicas, como fartamente demonstrado nos estudos de caso explorados neste texto. (TATAGIBA; ABERS; SILVA, 2018)

Foi justamente em prol de construir um comparativo em torno de diálogos, participação de movimentos sociais e fragmentos do poder público, que ampliamos a discussão para atores envolvidos em diferentes tramas da problemática. Em outras palavras, entrevistar Milene Lauande (ex-dirigente estudante e ex-vereadora); Ana Júlia Carepa (ex-governadora e vereadora);

José de Alencar (Advogado, na época advogado do sindicato dos rodoviários); Arnaldo Jordy (ex-vereador e ex-deputado federal) e Roberto Sena (Coordenador do Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos – DIEESE/Pará); possibilitou analisar diferentes pontos de vista, em alguns momentos bastante discordantes, em outros convergentes.

Retomando a participação dos movimentos sociais em torno de reivindicações, Simaia das Mercês (2007) destaca que no decorrer da década de 1980 e 1990, os movimentos sociais se organizaram em torno de vários pedidos. A autora destaca que além da meia passagem, principal reivindicação do movimento estudantil, outros problemas específicos foram tratados entre Estado, empresários e a população, como exemplo: congelamento de tarifas; melhorias nas condições dos ônibus utilizados para o transporte dos passageiros; cumprimento dos horários de viagens das várias linhas que integravam a periferia ao centro de Belém, além de problematizar o monopólio das áreas de operação.

Pensando nas questões evidenciadas pela autora acima, a entrevistada foi indagada se a luta pela meia passagem consistia em um movimento predominante dos estudantes, ou se junto a eles, outros segmentos sociais fizeram parte das caminhadas, reuniões, etc. Milene Lauande afirma que ocorreram algumas intercessões de outros grupos, mas a luta era majoritariamente estudantil, do início ao fim pode-se ver essa movimentação, debate e discussões acerca da meia passagem.

Além disso, Milene destaca que com o passar do tempo que o movimento foi entender como de fato se dava o subsídio à concessão da meia passagem, destaca a figura do senhor José de Alencar (também entrevistado para este trabalho) advogado do sindicato dos trabalhadores rodoviários e outras categorias, e ligado ao direito trabalhista. No momento de maior discussão, os estudantes foram chamados para assistirem palestras que explicavam a real situação tarifária e quem seria responsabilizado/prejudicado financeiramente caso a pauta fosse atendida:

Quando nos deparamos que tudo, a gratuidade, não saia do empresário, do Estado, entendemos que tinha um sistema que o transporte público, no caso de Belém o Modal-Ônibus, era somente o usuário, do trabalhador ao empregado que pagava a conta, quem não usa o sistema de transporte público da cidade não é financiador do

sistema... Quando ele [Advogado José de Alencar] mostrou aquela planilha que estava colocada até a graxa que era gasta com o ônibus, pneus, gratuidade, tudo isso ia para uma planilha, que se calculava o valor... A gente queria era a meia-passagem, não queríamos saber de onde saía o dinheiro, o ônus da questão. (Milene Lauande, 2021 – grifos do autor).

Esse trecho da entrevista com Milene Lauande é o cerne da questão. A meia passagem estudantil, garantida por lei aos estudantes, de imediato acarretava uma injustiça na cobrança dos valores aos demais usuários. Como a própria entrevistada afirma, tudo era cobrado do usuário do transporte público, desde a graxa até concessões de gratuidade e meia passagem, as alterações nos valores de quem paga tarifa inteira, seja ele trabalhador assalariado ou desempregado, era exatamente para garantir uma manutenção na margem de lucro dos empresários.

Assim sendo, não havia a discussão na época de um fundo garantidor destes valores destinados a gratuidades e meia passagem, a lógica tarifária não entrava em discussão, acarretando um sistema injusto de cobrança e comprometido com os “senhores do transporte público urbano de Belém”. Lógica tarifária que persiste até os dias de hoje e que explica boa parte do sucateamento e péssima qualidade geral do transporte em Belém.

De acordo com Alexandre Gomide (2003) a capital paraense era a que mais possuía subsídios no ano de 2002, dentre nove capitais brasileiras. Além dos estudantes, que gozam do subsídio de 50% do valor da tarifa, em Belém existiam outras dezessete categorias que contavam com gratuidade integral: idosos acima de 65 anos; deficientes; carteiros; policiais civis e militares; oficiais da Delegacia Regional do Trabalho; policiais federais, agentes penitenciários etc. Dado que a concessão destes benefícios impacta diretamente no valor final da tarifa sendo arcados exclusivamente pelos usuários pagantes. Ou seja, é uma conta altíssima que não fecha, pois o usuário do transporte público da RMB pertence em sua maioria a classes baixas como veremos adiante.

A outra entrevistada, Ana Júlia Carepa, entrou no mesmo caminho ao ser indagada sobre a qualidade do transporte público urbano atual e o quanto sua mentalidade mudou em relação ao sistema tarifário, referente a dinâmica de custo, qualidade e subsídios, desde a época de vereadora nos anos 1990 aos dias de hoje:

Pois é, hoje eu tenho mais clareza da necessidade de nós termos um sistema de transporte melhor. Primeiro, existe uma necessidade em relação às tarifas, de nós termos, por exemplo, um fundo público que subsidie as tarifas, nós temos também a necessidade de termos um sistema de transporte de tráfego na nossa cidade, principalmente pela questão geográfica de Belém, de termos um centro histórico, onde se afunila, um centro histórico onde, por exemplo, muitas linhas de ônibus se dirigem ao centro histórico e onde tem um projeto que limitava esse número de linhas para o centro histórico (...) naquela época, nós não tínhamos tanto essa noção disso, nós entendíamos que tinha que ter um fundo público para subsidiar isso, porque não pode ser o trabalhador a pagar essa conta. Por isso que eu disse no início, tem que ter um fundo público que subsidie, não é justo que o trabalhador pague essa conta. Então, o cálculo que tem que ser feito, não deve cair no colo do trabalhador, então nós precisamos alterar essa forma de cálculo, essa é uma medida. (Ana Júlia Carepa, 2021).

Ou seja, um dos pontos de maior convergência entre Milene Lauande e Ana Júlia recai exatamente na falta de diálogo e debates em torno de qual era a verdadeira realidade do sistema tarifário do transporte público urbano, pois, apesar do reconhecimento da necessidade e importância da meia passagem e outras concessões/gratuidades, hoje, passadas décadas, asseguram que a grande problemática consiste em enfrentar os desafios relacionados aos subsídios, avançando no melhoramento do transporte público, além de menos impactos aos usuários e comunidade no geral.

Não resta dúvida do aspecto virtuoso da participação popular e do controle social nas políticas públicas e isso muito representa para a qualidade da democracia em um país com histórico de rupturas da ordem institucional e que possui uma cultura política hegemonicamente autoritária. Inexiste democracia fora dos marcos do Estado de direito e, muito menos, sem uma participação ativa da sociedade civil organizada na formulação das políticas. Dessa maneira, a falta de diálogo entre Estado, Sociedade Civil e Movimentos Sociais refletem exatamente em posicionamentos passíveis de rupturas, além de decisões não consolidadas.

Lüchmann (2020) discute o conceito de instituições participativas numa perspectiva mais ampla daquela que comumente é tratada na literatura sobre o tema. Às instituições, digamos, clássicas: conselhos gestores, orçamento participativo e as conferências setoriais e, mais recentemente, as Ouvidorias, são incluídas outras modalidades de participação, tais como as consultas diretas aos cidadãos por meio das novas Tecnologias de Informação e Comunicação-TIC's .

A autora emprega o conceito de interfaces socioestatais (Hevia e Isunza Vera, 2010; Isunza Vera e Gurza Lavalle, 2010; Pires e Vaz, 2014) para esse processo de amplificação dos mecanismos de interação entre sociedade e Estado, já que ela inclui tanto as instituições participativas tradicionais, incluindo-se as ouvidorias, como outros dispositivos direcionados à participação da população junto às instâncias governamentais, tais como: audiências e consultas públicas e os contatos via internet.

Para Lüchmann (2020), a proliferação de interfaces socioestatais coloca novos desafios no campo da teoria democrática, na medida em que

diferente de se constituírem em sistemas integrados que articulam participação, deliberação e representação, são criadas e funcionam, em boa medida, de forma desarticulada e obedecendo a propósitos e objetivos de acordo com os interesses e estratégias político-governamentais e de acordo com os diferentes contextos, áreas de políticas públicas, e dinâmicas institucionais. Diante disso, é compreensível o diagnóstico formulado por Hevia e Isunza Vera (2010) ao apontarem para déficits de participação em contextos de ampliação e de pluralização das ofertas de espaços de interface socioestatal. Fung (2015) também elenca alguns problemas e desafios diante da proliferação de mecanismos participativos, em especial, a inconstância dada por origens de caráter oportunista, gerando iniciativas, na sua maioria, não sistemáticas, além da sua trivialidade, ou seja, da expansão Interfaces socioestatais e instituições participativas (LÜCHMANN, 2020)

Esta autora vislumbra que o Brasil e o mundo experimentaram nas últimas décadas um cenário de expansão de instituições e de mecanismos participativos com vistas a aproximar governados de governantes, impulsionados em grande medida pelas TIC's. De sorte que o conceito de interfaces socioestatais é adequado para a identificação desse fenômeno, na medida em que vai além das instituições participativas tradicionais.

Contudo, Lüchmann (2020) ressalta a necessária articulação entre diferentes interfaces, tendo como norte a ideia de que a interação entre os diferentes canais de absorção de demandas sociais possibilita uma dinâmica de funcionamento mais eficiente na produção de diagnósticos que informam os processos de formulação, implementação e avaliação das diferentes políticas



públicas, potencializando a gestão mediante a ampliação e pluralização da participação.

Nesta relação entre Estado e sociedade pode-se notar uma série de construções em torno do planejamento e execução de projetos e mudanças nas diversas áreas de sociabilidade. Deste modo, o conceito de interfaces socioestatais adquire importância, principalmente em relação ao diálogo promovido entre vários grupos de interesses em prol de suas agendas. Na exemplificação feita em torno da meia-passagem, tornou possível vislumbrar como na década de 1990 o município viabilizou, porém não concretizou, canais de diálogo e efetivação eficientes entre sociedade e o principal grupo de interesse em questão, os estudantes.

Um dos primeiros estudos a abordar e discutir uma possível transição do conceito de “participação social” para “interfaces socioestatais” foi promovido por Roberto Pires e Alexandre Vaz (2012) quando analisaram em um texto de discussão pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) as mudanças ocorridas entre os anos de 2002 à 2010, nos dois mandatos do ex-presidente Lula da Silva. Os autores inferem que a utilização do termo interfaces socioestatais para discutir os inúmeros canais e suas especificidades postas em ação entre representantes estatais e a sociedade, coletivizada ou não, contempla melhor a pluralidade da problemática em questão.

Dessa maneira, o aperfeiçoamento e concretização de variados canais de comunicação entre Estado e determinados grupos de interesses, tendo em vista a distância entre planejamento, promessa e viabilização em torno do diálogo entre sociedade, os empresários do transporte coletivo e os representantes do poder público transforma-se em um dos maiores entraves nesta questão. A participação popular e comunicação entre vários segmentos da sociedade tornou-se marca registrada no Brasil, desde o período de redemocratização na década de 1980: “Se tomarmos por base o caso do Brasil, não é difícil perceber que, de fato, esse é um padrão analítico consistente. A Constituição de 1988 é resultado de um complexo sistema de relacionamento entre grupos sociais diversos (...) (Pires; Vaz, 2012).”

Milene Lauande ao ser indagada se ainda era favorável à meia passagem depois de quase três décadas de todo esse movimento, respondeu:

Sim, eu defendo o passe livre aos estudantes, a discussão não gira em torno da necessidade do estudante em ter esse direito, precisamos discutir o subsídio para isso (...) O transporte é uma necessidade básica de ir e vir, sem a qualidade do transporte público serão afetados dos ricos aos pobres, mas lógico, o pobre cada vez mais. O tempo de duração das viagens, trânsitos, etc. Então eu discuto *passe livre* para estudantes de *escolas públicas*, já para os estudantes de *escolas particulares* eu defendo a *meia passagem*. Vamos pegar um estudante do colégio Marista (escola particular localizada no centro de Belém, público usuário predominante de classe média alta) ele não usa muito, mas às vezes usa, então (...) A gente precisa discutir com a população, com os usuários, por que somos nós que pagamos, tudo está embutido. Assim, defendo o passe livre, subsídio estatal a essas concessões e maior fiscalização do poder público (...) Na verdade professor Edson Junior, eu defendo a estatização do transporte público, frota pública e pronto (...) (Milene Lauande, 2021 – Grifos do autor)

Um ponto interessantíssimo realça a questão posta acima, a entrevistada em sua fala promove um recorte de classe em torno de concessões de gratuidades e descontos, além de sugerir alterações no funcionamento de execução e fiscalização em torno do transporte público. A distância entre Poder Público, Empresários e População acarreta na não discussão de problemas como para quais estudantes os descontos são de fato necessários? Equiparar tais estudantes, oriundos de escolas públicas pequenas localizadas em seus próprios bairros, escolas públicas de grande porte e estudantes pertencentes à classe média para cima, usuários de instituições de ensino pagas, gera toda uma reflexão que não é feita.

Em um segundo momento, pode-se perceber outro aspecto no que tange reflexos negativos do sistema de transporte público. Ao explicar a logística de cobranças, aumento nos valores e impacto no dia a dia da sociedade, Milene foi categórica ao afirmar que as mulheres pertencentes das camadas menos abastadas e usuárias do sistema de transporte público são as que mais sofrem.

A entrevistada fez um comparativo acerca da utilização de outro meio de transporte, a bicicleta, sendo utilizada em horários de maior circulação principalmente por homens, ou seja, as mulheres são as mais comprometidas pelo injusto mecanismo de cobrança:

Sim, nesse caso da meia passagem, mas o trabalhador de modo geral. Se você andar 17h no centro, você ver várias pessoas, de bicicleta, então o que é isso? A construção civil voltando pra casa. 70% são homens de bicicleta, as mulheres usam o sistema. Então quem está mais pobre na pirâmide de Belém? É a mulher. Se for pegar índice de

pobreza, salário, e elas usam o transporte principalmente para deslocamentos longos. (Milene Lauande, 2021)

Entretanto, além da RMB não oferecer estrutura e segurança, muito menos incentivar que mais pessoas utilizem meios de transporte alternativos como as bicicletas, as mulheres usuárias do transporte público urbano passam por outras situações degradantes, além de um feroz comprometimento da renda, casos de assédio sexual acontecem com certa frequência na grande Belém. Recentemente por meio de redes sociais, um caso específico de assédio sexual desencadeou uma série de denúncias por vítimas outrora silenciadas.<sup>2</sup> Dessa forma, além do sucateamento, altas tarifas, as mulheres são atingidas de diferentes maneiras, aliás, em um sistema com pouquíssima organização e estratégia de melhoramento resultados como esses tornam-se comuns.

Heleieth Saffioti (1994) em seu trabalho “Violência de Gênero no Brasil Atual” afirma que a violência de gênero, perpetrada pelo homem contra a mulher expressa de diferentes formas e em variados contextos está presente na organização brasileira: “A violência do macho contra a mulher, expressa de diferentes formas – ironia, espancamento, reprodução forçada, estupro, homicídio, etc. (...) A violência masculina contra a mulher integra, assim, de forma íntima, a organização social de gênero vigente na sociedade brasileira.” (SAFFIOTI, 1994, p. 443-444). Já existem pesquisas acerca de assédio sexual e violência contra mulher nos transportes públicos. Um exemplo é a dissertação de Maria dos Santos (2016) que analisou problemáticas em torno de inúmeros casos de assédio sexual no transporte público coletivo da cidade de Aracaju.

Nesta mesma direção, ao perguntarmos à ex-governadora Ana Júlia, se ela entendia ser diferente os impactos causados pelo atual sistema tarifário de transporte público, entre homens e mulheres, direcionou sua discussão exatamente pela diferença de gênero e injustiça social:

Por isso que eu digo que é injusto, por isso que precisa ter uma atuação do poder público para que ele seja justo, porque senão nós vamos criar injustiças, nós vamos criar meia-passagem para o estudante e vamos

---

<sup>2</sup> Sobre as denúncias de assédio em coletivos da grande Belém em outubro de 2021: <https://dol.com.br/noticias/para/675089/mulheres-revelam-casos-de-assedio-em-onibus-na-grande-belem?d=1>; Acesso: 25/10/2021. Sobre casos anteriores: <https://www.romanews.com.br/cidade/mulheres-revelam-assedio-sexual-em-onibus-de-belem-assista/2346/> Acesso: 10/09/2021.

deixar o desempregado desassistido, isso não pode acontecer, nós precisamos de mais justiça social. Que o principal dela, inclusive é ter emprego, que hoje no Brasil, com esse péssimo presidente é o que não tem, mas em 2022 é o ano da esperança. (...) ele (sistema tarifário) precisa ser aperfeiçoado, precisa ser melhorado, precisa com certeza ser transformado, não é uma coisa simples, mas ele pode ser sim melhorado e deve ser. (Ana Julia Carepa, 2021).

Apesar de serem elencados inúmeros problemas originados do modelo tarifário do transporte público da Região Metropolitana de Belém, ao ser perguntada sobre sua posição a manutenção ou retirada de gratuidades e/ou descontos nas tarifas, Milene Lauande afirmou:

Olha, eu não começaria por aí, primeiro por ser contra a retirada de direitos de alguém, até por que são trabalhadores assalariados que ganham pouco e são importantes para o país. Eu começaria por uma outra discussão, a do financiamento público do transporte público. Eu começaria pela relação promíscua da concessão, não existe licitação a mais de 30 anos. Eu ia nesse gargalo, da relação entre Estado e o Capital. Eu ia discutir com a sociedade, financiamento transporte público. Melhorar a qualidade (...) eu não entraria no detalhe que são muitos grupos beneficiados pelas gratuidades (...) não temos que reforçar a ideia de jogar um contra o outro, o pobre contra o pobre, tá errado, por que a gente cria um conflito e eu sou contra a retirada de direitos. É um direito. (Milene Lauande, 2021 – Grifos do autor)

Dessa maneira, a solução não seria retirar concessões a trabalhadores como Polícias Militares, Funcionários dos Correios, Estudantes, e outras categoriais, a discussão que a entrevistada propõe recai em reavaliar o modelo tarifário, objetivando efetivar um maior bem-estar à sociedade, tendo em vista o impacto do transporte público na vida de todos, principalmente dos mais pobres. Investir em ciclovias, fiscalização e até estatização do transporte público devido sua importância, assim como a área da saúde e educação, seriam possíveis saídas segundo a entrevistada.

Neste cenário, diferente do que acontece em muitos países, inclusive os da América Latina, como destacou Camila Valadão (2019), tanto a entrevistada Milene Lauande como Ana Júlia, defenderam que a solução para os problemas enfrentados com o transporte público urbano da RMB não se concentra na retirada de gratuidades dos beneficiários, de uma maneira geral. O melhoramento dos sistemas públicos, seja saúde, lazer, segurança, dentre outros, não deveria ter as camadas menos favorecidas como alvos de exclusão tendo como justificativa algum melhoramento.

Ao contrário, Ana Júlia tomando como exemplos os jovens, em sua maioria estudantes, justifica a manutenção das concessões/gratuidades para os grupos beneficiados, além disso, ao ser indagada sobre o direito à gratuidade de funcionários como policiais, afirma a importância de tais medidas:

Porque o policial precisa muitas vezes por dia, porque ele recebe/ele precisa ir para um lugar, depois ele precisa/ o professor, ele vai dar aula num lugar específico, ele não vai ter que ir diversas vezes para escola. Muitas vezes, o policial precisa se locomover diversas vezes, ele tem uma função diferente, como o próprio carteiro, entende. Então tem situação distinta do trabalhador, o estudante também tem, já o estudante tem que ir pra escola, tem, mas muitas vezes ele tem que ir fazer trabalho. O estudante, ele é jovem, então tem muitas vezes que ele também tem que fazer atividades esportivas, né, então o estudante também, e um estudante/ não podemos pensar o nosso jovem apenas como alguém que vai para escola, nós temos que garantir para a juventude, o acesso à cultura, o acesso ao esporte, o acesso ao lazer. Porque a nossa juventude precisa se alimentar completamente, alimentar a mente, alimentar o corpo, alimentar a alma, então nós precisamos garantir tudo para nosso jovem, e por isso ele precisa da meia-passagem. (Ana Júlia, 2021).

Além disso, Milene Lauande mostrou-se contrária a utilização em massa de veículos por aplicativos como uma alternativa ao transporte público urbano, tendo como parâmetro a exploração dos trabalhadores por empresas ligadas a este ramo da mobilidade urbana. Giovani Ribeiro (2015) discutindo inúmeras problemáticas em torno do transporte público da cidade de São Paulo, também discutiu a utilização e impacto nos custos relacionados ao sistema tarifário deste ramo com a presença do transporte coletivo privado, além dos privilégios ao transporte em veículos particulares pequenos:

É importante refletir sobre a necessidade de melhorar o transporte público urbano partindo das externalidades negativas geradas pelo atual modelo de mobilidade de nossas cidades, que privilegia os deslocamentos realizados por meio de automóvel particular, prejudicando não apenas a qualidade de vida dos habitantes da cidade, a produtividade do trabalho, mas também afetando a própria circulação do capital, que se vê significativamente desacelerada. Nossa dependência da forma de deslocamento privada tem como principais externalidades negativas: 1) altos níveis de poluição – “muito mais do que teria se o principal meio de transporte fosse coletivo. A contaminação do ar leva a doenças respiratórias e, conseqüentemente, gastos médicos, para o cidadão e o Estado. Na medida em que tais doenças respiratórias incapacitam os membros de uma sociedade levam a uma possível desaceleração econômica – trabalhadores sem saúde não produzem no mesmo nível do que trabalhadores com saúde”; 2) perdas econômicas geradas pela lentidão do trânsito e engarrafamentos – estudo do Prof. Marcos Cintra

(FGV), estima R\$ 33 bilhões o prejuízo causado por congestionamentos em São Paulo em 2008, 10% de seu PIB.4; 3) grande número de acidentes e, conseqüentemente, gastos elevados com a fiscalização das vias, entre outros problemas. (Ribeiro, 2015, p. 45).

Apesar disso, a observação do autor acima remete a outro ponto na realidade belenense. Tendo unanimidade dentre os atores entrevistados, a lógica de arrecadação e financiamento do transporte público urbano baseia-se em pagamento total dos usuários deste transporte, ou seja, assim como o exposto acima, aqueles que não utilizam transporte público e são beneficiados por uma estrutura de mobilidade não contribuem financeiramente na tarifa urbana.

Neste ponto, estreita-se cada vez mais o sentido desta discussão, pois, apesar de pegarmos como exemplo a meia-passagem para estudantes da RMB, todas as outras concessões totais ou parciais, são direitos de vários segmentos sociais, todavia, pagos por quem paga a tarifa inteira. Uma vez unânime que a injustiça tarifária do transporte público urbano atinge os mais pobres (que na amplitude cotidiana utiliza várias vezes por dia o transporte público e dificilmente utilizam transporte privado organizado por empresas multinacionais) os entrevistados mostraram-se em linhas de opiniões diversas.

Ainda sobre alternativas para locomoção encaradas pela população da grande Belém, as vans apresentam-se como saídas mais baratas e com maior demanda, advindas em sua grande maioria da informalidade. Tomando como base a concentração de destinos o centro de Belém pelas rotas dos ônibus, outras localidades distantes do centro da capital são frequentemente atendidas por vans e micro-ônibus.

Apesar da diversidade, informalidade e heterogeneidade, a dita “tarifa inteira” cobrada nas vans que circulam em Belém, custa R\$ 3,00. Ou seja, retomando o exemplo posto anteriormente com a tarifa do transporte público coletivo a R\$ 3,60 a economia feita por trabalhadores que utilizam somente o transporte alternativo atrai muitos usuários. Todavia, é necessário ressaltar que a qualidade na maioria das vezes é baixa, além da insegurança com assaltos costumeiras e disputas entre motoristas para ver quem consegue mais passageiros, por vezes colocando a vida dos cidadãos em risco.

Dessa maneira, vale ressaltar que a presente discussão abrange somente uma partícula de um grande assunto que é o transporte público coletivo da RMB. Transporte alternativo, mudanças de estruturas na dinâmica da mobilidade urbana, opções de locomoções e obras públicas, apesar de fazerem parte do assunto e inclusive por vezes discutidas nas entrevistas, faz parte de um problema maior. No terceiro capítulo foi possível vislumbrar bem várias propostas apresentadas por nossos entrevistados, várias perpassando por mudanças na própria dinâmica urbana.

Portanto, ao estabelecer o diálogo e remontar desde as lutas estudantis pela meia passagem (desconto que abrange maior parcela de beneficiados) até os reflexos atuais do sistema tarifário de transporte público coletivo da grande Belém, proporcionou um rico debate com Milene Lauande e Ana Júlia sobre várias problemáticas, além de fornecer subsídios para as demais entrevistas e discussões presentes nos próximos capítulos.

### 3. CAPÍTULO 2: O Poder Legislativo municipal e a concessão dos subsídios aos grupos de interesse: uma escolha racional?

No período escolhido para a realização deste trabalho foram apresentados na Câmara Municipal de Belém, 15 projetos de lei de autoria dos vereadores e vereadoras concedendo benefícios tarifários a diversos grupos organizados, conforme consulta feita aos arquivos daquela casa de leis (QUADRO 2). Para uma compreensão da problemática da pesquisa escolhemos a teoria dos grupos sociais e das organizações de Mancur Olson (1999), pois nos parece adequada sua formulação a respeito dos objetivos dos grupos de interesse: promover os interesses dos seus membros e também Anthony Downs (1999) e suas formulações da racionalidade dos atores políticos e dos eleitores.

Mancur Olson (1999) acentua que as organizações podem bem servir a interesses apenas de suas lideranças, porém é importante notar “que os interesses que todos esses tipos de organizações supostamente devem promover são em sua maioria interesses *comuns*”, quer seja o interesse comum dos membros de um sindicato por salários mais altos, quer o interesse comum dos acionistas por dividendos mais altos e ações valorizadas, ou seja, trata-se do *interesse comum* aos integrantes destas organizações.

Isto não prejudica a existência de interesses puramente individuais que diferem dos interesses dos outros membros do grupo. Um bom exemplo é dado pelo autor: todos os membros de um sindicato de trabalhadores têm interesse comum em aumentar os salários, mas, concomitantemente, cada trabalhador tem interesse em aumentar seus ganhos pessoais vinculados tanto à questão dos índices salariais (que depende da atuação sindical) quanto por meio da sua própria jornada de trabalho.

Todavia, o que nos interessa aqui é o comportamento dos grupos na defesa dos seus *interesses comuns* de gozar dos subsídios na tarifa de transportes públicos na cidade de Belém. Estes subsídios podem ser identificados com o que Olson chamou “benefícios públicos”, definido como “qualquer benefício que se for consumido por qualquer pessoa  $x_2$  em um grupo  $x_1, x_2, x_3, \dots, x_n$ , não pode viavelmente ser negado aos outros membros desse grupo.”



A maioria destes benefícios “coletivos” ou “públicos” somente pode ser definida com relação a algum grupo específico. Então, urge estabelecermos que quando Mancun Olson (1999) chama “benefícios coletivos” para alguma ação do Estado, para ele, é porque está satisfeita a condição principal para tal: todos os membros de um determinado grupo foram beneficiados por esta ação. Isto não implica que haja benefício para os outros grupos, e nem para o conjunto da sociedade. Nas palavras do autor:

Não há nenhuma necessidade de que um benefício público para um determinado grupo seja necessariamente do interesse da sociedade como um todo. Assim como uma tarifa poderia ser um benefício público para o setor industrial que lutou por ela, a remoção da tarifa poderia ser um benefício público para aqueles que consomem o produto daquele setor. Isso é igualmente verdadeiro quando o conceito de benefício público é aplicado a governos, já que um gasto militar, ou uma tarifa, ou uma restrição à imigração que seriam benefícios públicos para um país poderiam ser malefícios públicos para outro país e prejudiciais à sociedade mundial como um todo (OLSON, 1999, p.27)

A tese básica de Mancun Olson na *Lógica da Ação coletiva* (1999, p. 14) é a de que mesmo que todos os indivíduos de um grupo sejam racionais e centrados em seus próprios interesses, e que saiam ganhando se, como grupo, agirem para atingir seus objetivos comuns, ainda assim eles não agirão voluntariamente para promover esses interesses comuns e grupais.

O autor sustenta que quanto maior for o grupo mais longe e mais distante ele ficará de atingir os esperados benefícios coletivos. Para atingir seus interesses, os grandes grupos terão que recorrer à compulsão. A palavra compulsão é utilizada com sentido de tornar obrigatório, como elaboram as organizações corporativistas que estabelecem incentivos aos seus membros, tais como assessoria jurídica, capacitação profissional, acesso a serviços odontológicos e até mesmo lazer.

Nesse ponto, resgatamos o relato de Milene Lauande no capítulo anterior quando mostra que a centralidade e o protagonismo das mobilizações na luta pela meia-passagem em Belém foi mesmo da classe estudantil, e isto se deu pela perspectiva do grupo gozar do benefício público do subsídio tarifário até então implementado com um modelo bastante restritivo.

Essas vantagens Olson denomina de incentivos seletivos coletivos, os quais conseguiriam realizar os indivíduos racionais agirem de maneira grupal e seriam o exemplo da cooperação entre indivíduos, pois a mesma não ocorreria de forma voluntária no mundo real.

Deduz-se do raciocínio de Mancur Olson (1999) que as vantagens dos grupos menores é que eles não têm os mesmos custos para sua manutenção que os grupos maiores. Eles também não têm que arcar com os custos altos de comunicação, os habituais custos de barganhas entre os seus membros, e os tradicionais ônus de criar e manter uma organização.

Como os custos não são altos, não haverá necessidade de recorrer à coerção e/ou a métodos de distribuição de incentivos seletivos coletivos. Em muitos casos, o custo de manutenção de um pequeno grupo se torna quase irrisório quando seus membros priorizam sua comunicação pelas redes sociais, situação que naturalmente não poderia ser tratada no trabalho de Olson, pois se trata de um fenômeno recente.

Mancur Olson (1999) sustenta que os grupos pequenos são mais eficientes na busca de suas metas do que os grandes grupos. Diríamos - a partir da leitura da obra - que seriam também mais eficientes em conquistar os benefícios públicos. Essa formulação nos fornece elementos para uma compreensão do que ocorre no processo de concessão dos subsídios tarifários nos transportes coletivos em Belém/PA.

**QUADRO 2**  
**PROJETOS APRESENTADOS NA CÂMARA MUNICIPAL DE**  
**BELÉM/PA QUE VERSAVAM SOBRE SUBSÍDIOS NOS TRANSPORTES**  
**COLETIVOS**

<b>Categoria/grupo beneficiado</b>	<b>Ano</b>	<b>Proponente/Partido</b>	<b>Tipo de subsídio</b>
Garis	1984	Ver. Thompson Mota/PDS	Gratuidade
Bombeiros militares	1990	Ver. José Toscano/PRN	Gratuidade

Aposentados por invalidez	1990	Ver. Osvaldo Serrão/PSDB	Gratuidade
Crianças deficientes e pessoas deficientes carentes e seus acompanhantes	1991	Ver. Jeronymo Filho	Gratuidade
Pessoas portadoras de deficiência mental em tratamento especializado (estudantes)	1991	Ver. Emanuel Ó de Almeida/PMDB	Meia-passagem
Estudantes das Escolas e Institutos teológicos e Seminários	1993	Ver. Ana Júlia Carepa/PT	Meia-Passagem
Voluntários da Cruz Vermelha, <b>em serviço</b>	1996	Ver. Mário Corrêa/PTB	Gratuidade
Policiais civis, militares estaduais fardados ou em trajes civis e carteiros em serviços	1997	Ver. Ivanildo Alves/PSD	Gratuidade
Eleitores em geral, <b>no dia das eleições</b>	1997	Ver. Jader Dias/PSB	Gratuidade
Estudantes de qualquer nível, das Escolas Oficiais, Seminários, Institutos e Escolas Teológicas e às Pessoas portadoras de deficiência mental	2002	Ver. Iran Moraes/PL	Gratuidade
Agentes mirins da conservação do	2005	Ver. Gervásio Morgado/PL	Gratuidade

patrimônio público de Belém			
Policiais civis e militares <b>à paisana</b>	2007	Ver. Vanessa Vasconcelos/PMDB	Gratuidade
Policiais civis e militares, guardas-municipais, bombeiros, carteiros e agentes penitenciários, <b>fora do horário de serviço</b>	2007	Ver. Marcos Roberto Santos da Silva/ PT	Gratuidade
Toda a população 1 domingo por mês	2009	Ver. Otávio Pinheiro/PT	Gratuidade
Doadores de sangue	2010	Ver. Raul Batista/PRB	Gratuidade
Acompanhantes de pessoas com necessidades especiais	2010	Ver. Fernando Dourado/DEM	Gratuidade

Fonte: Câmara Municipal de Belém

Elaboração: autor.

O quadro 2 resume os projetos que foram encontrados nos arquivos da Câmara Municipal de Belém de todos os projetos de lei apresentados naquela casa legislativa sobre o tema, o primeiro datado de 1984 e o último em 2010.

Na sua grande maioria os projetos buscaram conceder o benefício da gratuidade a diferentes grupos de interesse, interessando à nossa pesquisa as justificativas apresentadas pelos edis para defender a extensão do benefício público a estes grupos.

Os argumentos apresentados vão ou na linha da vulnerabilidade socioeconômica, ou da relevância social da atuação do grupo de interesse. A totalidade dos projetos não continha uma linha sequer com relação aos custos do benefício proposto, sobre qual a fonte dos recursos para bancá-lo.

Para exemplificar, ilustra-se as justificativas de três projetos de lei apresentados por vereadores de partidos políticos situados, digamos, em espectros ideológicos distintos, o vereador Mário Corrêa do Partido Trabalhista Brasileiro (PTB) e os vereadores Marcos Roberto Santos da Silva e Ana Júlia Carepa, do Partido dos Trabalhadores (PT).

Em 1996, o vereador do PTB apresentou projeto concedendo gratuidade aos voluntários da Cruz Vermelha, em serviço, e após uma exposição sobre a história e os princípios fundamentais daquela Organização Não Governamental, justificou sua proposição nos termos seguintes:

(...) A Cruz Vermelha Brasileira Filial no Estado do Pará, Sociedade Civil de natureza filantrópica, reativada no dia 09 de julho de 1981, é constituída com base nas Convenções de Genebra, das quais o Brasil é país signatário e, nos princípios fundamentais que regem a Cruz Vermelha.

É reconhecida pelo Governo Brasileiro como Sociedade de socorro voluntário independente, exercendo sua atividade como auxiliar dos poderes públicos e, em particular, dos serviços militares de saúde.

É considerada como Entidade de Utilidade Pública: Federal, decreto nº66.685, de 10/06/70; Estadual, Lei nº5563, de 27/10/89 e Municipal, Lei nº7467 de 13/10/89.

Tem por finalidade prevenir e atenuar a sofrimento humano com toda a imparcialidade, sem distinção de raça, nacionalidade, nível social, religião ou opinião política, podendo sua atuação em determinados casos, estender-se além do território nacional, através do Órgão Central da Cruz Vermelha.

A responsabilidade de prevenção dos desastres, a assistência às vítimas e reconstrução estão afetas, em primeiro lugar aos Poderes públicos.

A ajuda da Cruz Vermelha Brasileira filial no Estado do Pará, em princípio de caráter auxiliar e complementar, é prestada, sobretudo, durante a fase de urgência. Todavia, se as circunstâncias o exigirem, a Cruz Vermelha se dispuser de recursos e meios necessários, pode empreender Programa de Assistência a médio e longo prazo.

A Cruz Vermelha Brasileira filial no Estado do Pará, enfrenta grandes dificuldades de desenvolver suas atividades por não ter recursos para custear transportes coletivos rodoviários e aquaviários aos seus

voluntários, chegando às vezes de prestar serviços necessários e urgentes à comunidade paraense.

Pela explanação exposta acima, contendo em seu bojo justificativa suficiente apresento a seguinte emenda à Lei Orgânica do Município de Belém, e coloco à apreciação dos nobres pares. (Projeto de Emenda à Lei Orgânica nº001/96)

No ano de 2007, assim justificou o vereador Marcos Roberto Santos da Silva - o Marquinho do PT - sua proposição de conceder gratuidade aos Agentes Penitenciários do Estado do Pará, *ipsis litteris*:

Os mais recentes trabalhos do Centro Latino-Americano de Estudos de Violência e Saúde Jorge Careli (Claves), ligado à Fiocruz têm por objetivo compreender as razões pelas quais a violência no país aumentou consideravelmente nos últimos 25 anos. Um estudo pioneiro no Brasil, desenvolvido pela Claves, analisou as taxas de morte e agravos à saúde por acidentes e violência entre policiais durante e fora de sua jornada de trabalho.

A pesquisa constatou aumento da exposição à violência, sobretudo considerando-se as lesões não fatais. De acordo com o estudo, as agressões a guardas municipais costumam ser menos letais. Em geral, eles são vítimas de pauladas e pedradas. Já os policiais militares e civis são mais agredidos com armas de fogo e dentre estes houve aumento da taxa de morte principalmente entre os anos de 2003 e 2004.

Mereceu atenção especial na pesquisa o elevado percentual de violência sofrida por agentes de segurança em suas folgas. Segundo os estudos do Claves, uma das explicações possíveis seria o grande número de policiais que têm um segundo emprego na área da segurança privada – portanto continuariam expostos ao risco em seu tempo livre. Elas apontam ainda o envolvimento de policiais em conflitos de bairros ou de trânsito na tentativa de aplacar uma briga, por motivo de sua função social; e as emboscadas, da quais muitos são vítimas.

Diante do exposto, podemos concluir que o policial sofre por diversos fatores no exercício de sua atividade. Acreditamos na necessidade de considerarmos o policial civil como uma categoria profissional, que pelo ponto de vista da saúde do trabalhador, vêm sofrendo agressões que afetam sua qualidade de vida, e isso por sua vez afeta também sua relação com a sociedade. De acordo com essa premissa,

apresentamos Emenda à Lei Orgânica do Município, com intuito de dar ao policial e outras categorias específicas o direito a transporte público gratuito também fora de seu horário de serviço.

Esta iniciativa pretende permitir um acréscimo à qualidade de vida do policial que, como vimos através de dados de pesquisas sérias realizadas em nosso país, também são vítimas de violência, não somente durante sua jornada de trabalho como fora de seu horário de serviço. Ressaltamos a má remuneração desses profissionais, se comparada ao iminente risco de morte e outras agressões mais graves, e que também os faz buscar outras fontes de renda, aumentando sua jornada de trabalho, portanto, expondo-os ainda mais aos fatores de risco já mencionados.

Dessa forma, consideramos de extrema importância influenciarmos na melhoria da qualidade de vida do policial, assim poderemos também influenciar na qualidade de vida da sociedade que é direta e indiretamente afetada pela condição de vida deste profissional. Acreditamos que este, ao se sentir contemplado por seus direitos, enquanto trabalhador de uma categoria bastante complexa, passará a ter uma melhor relação com a sociedade em geral.

No entanto, só descobriremos se tal premissa é verdadeira se tivermos iniciativas corajosas, ainda que se configurem como tentativas, mas com toda a carga de confiança e esperança de soluções que todos nós enquanto sociedade subjugada à predominância do crescimento da violência e que nos dá a sensação de impotência, ansiamos e desejamos para nosso país, afetado gravemente por esta triste realidade. Nesse sentido, agradeço o apoio de meus pares pela aprovação em Plenário da Emenda aqui apresentada. (Projeto de Emenda à Lei Orgânica 218/07)

A vereadora Ana Júlia Carepa (PT) apresentou no ano de 1993 o projeto de lei nº1002/93 que estendia aos estudantes de Seminários, Institutos e escolas Teológicas o benefício da meia passagem já aprovado e em pleno vigor naquele ano para os estudantes regularmente matriculados na rede oficial de ensino em todos os níveis.

Na justificativa do projeto, a eminente vereadora alegou que:

o artigo 146, VII da Lei Orgânica do Município de Belém se constitui numa das maiores conquistas dos estudantes de nossa capital. Após anos de lutas e diversas manifestações, passeatas, atos públicos, que

não raro foram violentamente reprimidos pelos seguidos governos em nosso Estado, os estudantes de Belém conquistaram seu direito à meia passagem.

Entretanto, existe ainda hoje uma parcela de estudantes que tem encontrado enormes dificuldades para usufruir deste direito, sendo que a sua enorme maioria não o possui. Tratam-se dos estudantes de Seminários, escolas e Institutos Teológicos. Tudo porque o poder público e os empresários que exploram as linhas de ônibus têm sistematicamente se amparado numa interpretação preciosista da Lei Orgânica, que na redação do Artigo 146 fala somente da meia passagem aos estudantes de escolas oficiais, ou seja, as instituições públicas e os colégios privados que funcionam sob autorização do poder público. Os cursos de Teologia no Brasil não são reconhecidos oficialmente, o que tem impedido que vários de seus inscritos tenham acesso à meia passagem. (PL 1002/1993, *justificativa*, CMB)

E conclui:

É com o objetivo de sanar esta lacuna da LOM, que apresento esta emenda à lei maior do Município, estendendo o direito à meia passagem também aos estudantes de Seminários, Escolas e Institutos Teológicos, buscando assim eliminar de vez esta injustiça que vem sendo realizada contra estes estudantes. (PL 1002/1993, *justificativa*, CMB)

Há bons argumentos nas justificativas de suas excelências para a concessão da gratuidade e descontos para os grupos. Não há divergência quanto à importância social do trabalho da Cruz Vermelha - defendido pelo vereador de direita - e muito menos dos agentes de segurança - cuja defesa é feita pelo vereador de esquerda -, ainda mais em uma das regiões metropolitanas que ostenta um dos maiores índices de violência do país. Tampouco aqui se desdenhará da relevância do subsídio para a classe estudantil.

Não constitui objetivo deste trabalho questionar a representatividade ou diminuir a importância dos grupos de interesse na sociedade. A questão que se coloca sendo silenciada, como já dissemos, em todas as proposições legislativas do período, é o mecanismo utilizado para financiar o sistema de transportes baseado exclusivamente na planilha tarifária dos custos de operação do sistema. Onerando os usuários que pagam a tarifa cheia. Sem que, ao menos a maioria destes, saiba do mecanismo.

Esse debate já estava presente quando da discussão da meia passagem no início dos anos 1990 como já citamos no capítulo anterior conforme relato da



dirigente estudantil Milene Lauande. Na ocasião, a assessoria técnica dos movimentos estudantis foi feita pelo advogado José de Alencar, entrevistado no dia 26 de outubro de 2021 via Google Meet.

José Maria Quadros de Alencar é natural de Bragança – PA, trabalhou no Banco do Brasil, é graduado em Direito pela Universidade Federal do Pará – UFPA, onde fez pós-graduação obtendo o título de Especialista em Planejamento do Desenvolvimento de Áreas Amazônicas, no Núcleo de Altos Estudos Amazônicos – NAEA. Foi técnico em planejamento da Secretaria de Estado de Planejamento e Coordenação Geral – SEPLAN – PA (1983-1995), tendo ocupado os cargos de Coordenador de Ação Municipal (1983-1991) e Assessor Especializado (1986-1991).

Exerceu advocacia especializada em Direito Coletivo do Trabalho, assistindo diversos sindicatos e federações profissionais (1980-1995). Coordenou a Comissão de Acompanhamento da Assembleia Estadual Constituinte (1989) e a Comissão de Acompanhamento da Elaboração das Leis Orgânicas dos Municípios do Pará (1990), da Ordem dos Advogados do Brasil. Assessorou o vereador relator da Lei Orgânica do Município de Belém (1990). Atuou na coordenação dos trabalhos de modernização e reforma administrativa do Governo do Estado do Pará, iniciando a implantação de programas de qualidade e produtividade no setor público estadual (1995).

Tornou-se desembargador do Tribunal Regional do Trabalho-TRT da Oitava Região, pelo quinto constitucional dos advogados, em 5 de outubro de 1995. Foi Corregedor Regional no biênio 2004-2006, a partir de 7 de dezembro de 2004, tendo sido eleito Presidente daquela Corte em 5 de outubro de 2010 e assumido o cargo em 3 de dezembro de 2010. Aposentou-se em 1º de abril de 2017.

Alencar publicou artigos sobre matéria jurídico-trabalhista, participando, como expositor, de vários cursos, seminários e congressos, bem assim de bancas examinadoras em concursos públicos para a magistratura. É membro da Academia Brasileira de Direito do Trabalho, ocupando a Cadeira nº 18, cujo patrono é Joaquim Nabuco.

Perguntado, José de Alencar - que pertenceu aos quadros do Partido Comunista Brasileiro-PCB - explica como foi sua participação naquela discussão:

(...) Sim, eu era advogado do sindicato dos trabalhadores em transporte rodoviário e de vários outros sindicatos, mas especificamente do sindicato dos trabalhadores rodoviários. Teve uma época na minha vida que eu advoguei para praticamente todos os sindicatos dos trabalhadores, fazendo direito coletivo, principalmente em direito individual, atendendo os associados e no direito coletivo eu assessorava nas negociações. Então, teve um período que dominei todos os sindicatos, porque era um momento que estava se retirando o Altair Silva e eu estava muito jovem chegando, vindo do movimento sindical e, portanto, com essa legitimação e com esforço técnico, o esforço de oferecer uma competência técnica. (...) O sindicato dos rodoviários, o que me levou a compreender esse mecanismo da tarifa foi um série de [ ], primeiro como eu fazia advocacia coletiva, eu tinha que entender cada um dos ramos para o qual eu trabalhava, se era comércio eu tinha que entender de comércio, se era indústria eu tinha que entender de indústria, então eu ia buscar informações sobre aquele setor, especificamente dos rodoviários eu fui a fundo buscar. E coincidiu que no período, foi eleito prefeito em Belém Coutinho Jorge, o primeiro prefeito eleito de Belém, pós-ditadura. O Coutinho Jorge tinha sido secretário de planejamento, e ele como secretário de planejamento, fazia a gestão da região metropolitana de Belém, que era formada por apenas dois municípios, Belém e Ananindeua, era um caso único de região metropolitana com apenas dois municípios que eram conurbados e Marituba fazia parte de Ananindeua, não pôde entrar Benevides, porque Benevides não era conurbado(...). E o Estado tinha uma empresa, criada no tempo do Coutinho era secretário de planejamento, chamada Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos-EMTU, que tinha a possibilidade de fazer a gestão da região metropolitana de transportes, tanto do transporte de Belém e Ananindeua por essa entidade. (...) E o Coutinho fez uma coisa muito interessante, depois essa empresa EMTU foi extinta..., o governo era do Jader e o Coutinho era secretário de planejamento do Alacid [Nunes, ex-governador do Pará], quando o Jader assumiu ele foi levado para ser secretário de educação e o Jatene foi secretário de planejamento, me levou para trabalhar na secretaria de planejamento. (...). Coutinho ganhou, ganhou a eleição [para prefeitura de Belém em 1985] e fez uma coisa muito interessante que foi a seguinte, contratou

o IPT, Instituto de Pesquisa Técnicas de São Paulo para fazer um amplo estudo sobre o transporte urbano metropolitano e de Belém, ele tava na prefeitura e contratou especificamente de Belém, mas como havia uma articulação, terminou se fazendo para toda região metropolitana (...) Então, ele contratou o IPT, Instituto de Pesquisas Técnicas de São Paulo, uma instituição que existe até hoje e foi feito, o que hoje nós chamaríamos de um amplo censo, foi feito um survey mais profundo sobre todo o transporte urbano e um segmento dele era a tarifa, um único segmento, mas não era só isso, era um negócio tão amplo que até hoje, se tu for fazer um BRT da vida, tu ainda vai pegar subsídio nesse estudo que foi feito no tempo do Coutinho. A parte de tarifa, ele fez uma coisa mais interessante ainda, quando foi feito o treinamento do pessoal do município e da EMTU, ele deu uma vaga para o sindicato dos rodoviários, para o sindicato dos rodoviários aprender como era que calculava a tarifa, e o sindicato mandou então Vicente Cidade, que era um dos diretores para fazer esse curso junto com os servidores, junto com todo mundo, acho que até os operadores, empresários de ônibus foram fazer. Eu não fiz o curso, mas peguei a apostila, um catatau de mais ou menos umas 250 páginas. O Cidade fez, me passou e eu estudei aquilo página por página, e compreendi exaustivamente como se calcula uma tarifa e como se administra, como se faz a gestão de uma tarifa metropolitana, como é que se administra o cotidiano de uma empresa de ônibus. (José de Alencar, 2021 – grifos do autor)

E o entrevistado prossegue com a exposição da fórmula - em uma lousa eletrônica do Google Meet - do cálculo da tarifa expressa na relação CPK/IPK, e todos seus meandros:

(...) Toda tarifa, toda e qualquer tarifa de transporte, o cálculo dela é esse daí, tarifa é igual CPK sobre IPK. CPK é o custo por quilômetro, quanto custa um quilômetro rodado, para rodar um ônibus quanto é que isso custa. IPK é o índice de passageiros por quilômetro, quantos passageiros o ônibus transporta em um quilômetro, no sistema como um todo. Como é que é feito esse cálculo? Você pega todos os custos do sistema, pode ser uma empresa, pode ser um conjunto de empresas, pode ser um consórcio, pega esse custo todinho, calcula tudo, milimetricamente, tudo o que possa imaginar, aí inclui os equipamentos, isto é os ônibus, a carroceria, inclui os pneus, que é um custo pesado, inclui pessoal, todos os trabalhadores da empresa,

minuciosamente detalhado, combustível que é custo pesado, lubrificante, depreciação da frota, encargo de tudo isso, todos os encargos que possa pensar, e uma formulazinha mágica, de apenas modestos 10%, que é chamado de uma taxa de administração do sistema, esses 10% tem que contar história, daqui a pouco vocês vão perceber que ele nada mais é do que a remuneração do capital, ou seja, o lucro. Tudo isso vai para parte de cima dessa equação, custo de passageiro, e o custo do sistema inteiro é planilhado milimetricamente, foi feito em 1986, por aí 1986. Em seguida, você pega essa maçaroca de dinheiro e divide pela quantidade de quilômetro, aí você desagrega isso no tempo, por mês, por semana, e em seguida você calcula quantos quilômetros esse conjunto de ônibus rodam por esse custo, todos os quilômetros rodados, você calcula quanto que é isso. Então, você vai calcular por uma simples divisão, quanto custa um quilômetro rodado, porque você pegou o total do custo e dividiu pela quantidade de quilômetros que rodou, pode ser um dia, pode ser um mês, pode ser no ano, escolhe o que tu quiseres. Vamos simplificar por mês, divide o custo por mês, divide pela quantidade de quilômetros que rodou por mês, você então vai chegar ao CPK, custo de passageiro por quilômetro. A parte de baixo, que é o divisor, a parte de cima é o dividendo, a parte de baixo é o divisor, é índice de passageiro por quilômetro, é a mesma coisa, só que eu faço aqui é contar a quantidade de passageiros que ingressa no sistema e dividido por quilômetros, a mesma quilometragem que eu usei lá em cima para dividir custo, eu divido a quantidade de passageiros. Por exemplo, Belém hoje deve tá em torno de 1 milhão e 200 mil passageiros por dia, talvez, entre isso e 1 milhão e meio, é como se fosse três vezes a população da cidade entrando no sistema. Quando você aplica essa equação, você vai chegar ao valor da tarifa, a tarifa, portanto, nada mais é do que o rateio das despesas que o sistema tem com os passageiros, aí incluindo a remuneração do capital, o lucro dos empresários, é simples assim, simples assim. (José de Alencar, 2021)

Ora, se o valor final da tarifa é calculado levando-se em conta todos os custos operacionais do sistema, Alencar chama a atenção que esse é um jogo de ganhos para o empresariado do setor de transportes, pela peculiaridade da fórmula de calcular o valor final da tarifa:

Qual é a malandragem, qual é a mágica? A primeira mágica é o seguinte, em um modelo remunerado como esse daí a mágica é eu

aumentar o custo, eu aumentando o custo, eu aumento a tarifa, porque essa é uma propriedade da divisão, toda vez que eu aumento o dividendo, eu aumento o quociente, que é a tarifa. Então, quanto maior o custo, melhor para o empresário, porque dentro da tarifa tá embutido a margem dele, a remuneração, então o empresário de ônibus não tem interesse de reduzir custo, porque se reduz custo, ele reduz a margem dele, então enquanto maior o custo para ele, é melhor, então ele não tem o menor interesse na redução de custo. Essa é uma primeira constatação óbvia da malandragem, por que que é malandragem? Explicarei em seguida, porque eu quero que vocês fixem que para o empresário quanto maior o custo melhor para ele, diferente do empresário normal, que quer reduzir custo, ele quer aumentar porque ele quer aumentar a tarifa. Índice de passageiro por quilômetro, aqui é o contrário, ele quer que o índice de passageiros por quilometro seja baixo, porque quanto mais baixo for índice maior é a tarifa, porque inverte, quando eu faço a parte de baixo, enquanto ela for menor, maior, é uma propriedade da divisão, se eu aumento o divisor eu diminuo o quociente. (...) E qual é a malandragem dos caras? A malandragem é o seguinte, na hora de preparar a planilha eles inflam a parte de cima (...) [o CPK]. (José de Alencar, 2021)

Alencar coloca que a primeira concessão do direito à meia-passagem aos estudantes foi no primeiro governo de Jader Barbalho (1983-1987), haja vista que o transporte público era de gestão do Estado, que essa era uma promessa do então governador. Que a quantidade de passagens era limitada por mês e somente para os estudantes se deslocarem para a Escola e para algumas poucas atividades extraclasse.

Dos 50% de desconto, os empresários de ônibus arcariam com 25% e o Estado do Pará com os outros 25% por meio da EMTU e isso funcionou durante algum tempo. Destaca que esse subsídio era para viabilizar os estudantes enquanto tal, e, diferentemente de hoje, que o benefício é amplo e irrestrito para todo e qualquer deslocamento feito pelos discentes. Mas, com o passar do tempo houve uma mudança e estes subsídios foram sendo retirados aos poucos:

(...) depois, o Jader começou, Jader e todo mundo começaram a tirar o carro e terminou acabando esse subsídio dado pelo Estado, para onde a conta foi? Para a tarifa né, porque não tenha a menor dúvida, que os empresários fizeram a mágica deles para que os custos, supostamente deles que era os 25%, eles

terminaram jogando para os custos deles, e hoje em dia isso é feito às escâncaras, é legalmente feito assim. Cada gratuidade que você espeta, você vai para tarifa. (José de Alencar, 2021)

Corroborando o relato da professora Milene Lauande, José de Alencar rememora que nos diálogos que manteve com as lideranças estudantis na época da luta da meia passagem, alertou sobre a transferência dos custos daquele benefício para os usuários pagantes da tarifa inteira e que isso chegou a ser debatido no movimento, entretanto, não logrou êxito em convencer a totalidade das lideranças estudantis:

(...) quando eu discuti com os estudantes que queriam a meia-passagem cheia, eu mostrei isso para eles, eu mostrei primeiro para o partido, depois para a juventude comunista, e eles me pediram para ir pro DCE da Universidade. Eu fui lá no DCE, expliquei o que tô explicando para vocês, expliquei para eles, mostrei a injustiça que era você pegar gente pobre para subsidiar o estudante, porque isso era um acinte feito dentro da renda da pobreza, quem usa/então, o estudante supostamente pobre tá sendo pago pela outra que paga a tarifa inteira, a meia-passagem era financiada pelo pai dele, pelo vizinho, então eu mostrei que isso era uma mágica besta, que isso era uma coisa populista. Convenci o pessoal do Partido, fui no DCE, devo dizer para vocês que o pessoal do DCE [ ], ali no comitê, dominado pelo PCdoB, as pessoas se convenciam da racionalidade, que era um negócio injusto. Se fosse para fazer assim, tinha que ser outro papo, mas não esse, que você joga na tarifa. Na hora da assembleia o que prevalece é o populismo, aí foram lá no Monte Líbano [local onde se realizavam as plenárias do movimento estudantil à época] e tal, o pessoal do partido chegou a levar porrada, o Lauande [Eduardo Lauande, militante estudantil universitário ligado ao PCB] chegou a levar porrada física, porque eles sustentaram, Lauande, Flávio [Lauande, militante da juventude secundarista do PCB], Nilton [Silva, militante do PCB], todo pessoal do partido sustentou e faltou apanhar, e eu acho que o Lauande chegou a apanhar, chegou a apanhar porque ele sustentou e levou porrada. Meu camarada, depois disso virou um festival, todo mundo queria uma gratuidade e lá espetava a conta na tarifa, aí do estudante veio o deficiente físico, isso logo é apropriado por uma clientela, deficiente físico nós sabemos que é apropriado pela Regina Barata [ex-vereadora do PT e fundadora da Associação Paraense das Pessoas com Deficiência-APPD], com todo respeito, e o marido (...). (José de Alencar, 2021 – grifos do autor)

Os especialistas que discutem a política pública de transportes apontam essa contradição que o advogado José de Alencar traz em sua entrevista dos pobres financiarem o benefício da meia-passagem aos estudantes e todos os demais subsídios tarifários. Dessa maneira, o mecanismo representa uma clara penalização dos mais pobres. O que na realidade da RMB se torna mais cruel devido a renda per capita ser uma das menores do Brasil e a média salarial ser igualmente baixa, onde 48,57%, ou seja, a metade das pessoas ocupadas ganha até 1 salário mínimo, conforme atesta o quadro a seguir fornecido pelo DIEESE com base nos dados recentes da Pesquisa Nacional por Amostragem de Domicílios - PNAD/contínua do IBGE.

**QUADRO 3**  
**DEMONSTRATIVO DO RENDIMENTO EM SALÁRIOS MÍNIMOS**  
**POR GÊNERO, DAS PESSOAS OCUPADAS NO TRIMESTRE DE**  
**REFERÊNCIA**  
**REGIÃO METROPOLITANA DE BELÉM - BASE PNAD/CONTÍNUA/IBGE 2º**  
**TRIMESTRE/2021**

REGIÃO METROPOLITANA DE BELÉM RENDIMENTO EM SALÁRIOS MÍNIMOS POR GÊNERO BASE PNAD/CONTÍNUA/2º TRIM/21 (ABR- JUN)	PESSOAS OCUPADAS POR S.M	DISTRIBUIÇÃO OCUPADOS VS RENDIMENTO
<b>TOTAL OCUPADOS - RM BELÉM</b>	<b>968.532</b>	<b>100,00%</b>
Até 1/2 salário mínimo	134.464	13,88%
Mais de 1/2 a 1 salário mínimo	326.392	33,70%
Mais de 1 a 2 salários mínimos	244.742	25,27%
Mais de 2 a 3 salários mínimos	92.691	9,57%
Mais de 3 a 5 salários mínimos	84.766	8,75%
Mais de 5 a 10 salários mínimos	51.171	5,28%
Mais de 10 a 20 salários mínimos	(a)	-
Mais de 20 salários mínimos	(a)	-
Sem rendimento	(a)	-
Sem declaração	-	-

<b>OCUPADOS HOMENS</b>		
<b>TOTAL OCUPADOS RM BELÉM - HOMENS</b>	<b>522.530</b>	<b>100,00%</b>
Até 1/2 salário mínimo	47.931	9,17%
Mais de 1/2 a 1 salário mínimo	172.290	32,97%
Mais de 1 a 2 salários mínimos	152.944	29,27%
Mais de 2 a 3 salários mínimos	53.255	10,19%
Mais de 3 a 5 salários mínimos	47.939	9,17%
Mais de 5 a 10 salários mínimos	28.152	5,39%
Mais de 10 a 20 salários mínimos	(a)	-
Mais de 20 salários mínimos	(a)	-
Sem rendimento	(a)	-
Sem declaração	-	-
<b>OCUPADAS MULHERES</b>		
<b>TOTAL OCUPADAS RM BELÉM - MULHERES</b>	<b>446.002</b>	<b>100,00%</b>
Até 1/2 salário mínimo	86.533	19,40%
Mais de 1/2 a 1 salário mínimo	154.102	34,55%
Mais de 1 a 2 salários mínimos	91.798	20,58%
Mais de 2 a 3 salários mínimos	39.436	8,84%
Mais de 3 a 5 salários mínimos	36.826	8,26%
Mais de 5 a 10 salários mínimos	23.020	-
Mais de 10 a 20 salários mínimos	(a)	-
Mais de 20 salários mínimos	(a)	-
Sem rendimento	(a)	-
Sem declaração	-	-

Fonte: IBGE. PNAD Contínua Trimestral

Elaboração: DIEESE

Nota: (a) A amostra não comporta desagregação para a categoria

(b) Os ocupados sem rendimentos se referem ao grupo de trabalhadores auxiliares familiares

O peso do item transporte no orçamento familiar é demasiado oneroso num contexto de recessão econômica como o que vivenciamos, com desemprego, inflação alta, baixos níveis de investimento, que atingem com mais forças as classes sociais mais baixas, que no final das contas são as que mais sofrem com a radicalização da política econômica e social de orientação neoliberal em voga no país desde o golpe de 2016.



Em um quadro de desemprego extremo, comprometimento crescente das rendas mensais da população com despesas básicas, como alimentação, saúde e moradia, essas famílias muitas vezes sem qualquer condição de ter momentos de prazer, divertimento, esporte, se vêem em um verdadeiro ciclo de sobrevivência frente ao alto custo de vida.

Se calcularmos os gastos mensais com transporte público urbano que um trabalhador ou trabalhadora da Região Metropolitana de Belém (RMB), que trabalhe no comércio - atividade econômica das que mais empregam - tomando por base o valor da tarifa inteira no mês de setembro/2021 de R\$ 3,60 e, se o mesmo utilizar somente uma condução diariamente para ir e outra para vir de casa para o trabalho obteremos um gasto mensal de R\$ 187,20.

Se este trabalhador pertencer àqueles 48,57% das pessoas ocupadas que sobrevivem com até 1 salário mínimo, terá comprometido 17% do seu salário, caso receba o valor exato do mínimo que é atualmente R\$1.100,00. Se precisar usar 4 conduções diárias - realidade de muitos usuários tendo em vista a deficiência e desigual oferta de ônibus nos bairros da RMB - o item transporte de suas despesas abocanhará pouco mais de um terço de seu salário.

Apesar de muitas empresas fornecerem o chamado “vale digital” para seus empregados se deslocarem de casa para o trabalho, o trabalhador continua arcando com parte desta despesa, pois, descontos entre 6% e 8% do valor total de seu salário são efetivados no final/início do mês. Nessa situação estamos considerando apenas exemplos de pessoas que possuem um emprego formal e precisam utilizar somente uma condução para chegar a seu destino.

Ao mudarmos um pouco que seja esse quadro, se somente um membro da família trabalhar, ou ainda pior, se todos estiverem inseridos nos altos índices de desemprego formal nacional assistiremos um agravamento e provável inviabilidade na utilização regular diária do transporte público por ônibus.

Outro pensador que ajuda a refletir sobre a questão é Anthony Downs (1999) em sua “Teoria Econômica da Democracia”, onde discorre sobre as preferências dos eleitores e dos partidos. Ele define também a ação racional como aquela “eficientemente planejada para alcançar os fins econômicos ou políticos conscientemente selecionados do ator”. O autor pressupõe de maneira

radical que os agentes na esfera política se comportam tal qual na esfera econômica, buscando maximizar seus interesses pessoais.

Por isso a necessidade de uma racionalidade para a decisão política. De tal sorte que os eleitores/grupos de interesse identificam os objetivos daqueles que tomam as decisões: A reeleição. E escolhem o meio mais racional para a consecução dos seus objetivos, aqueles que exigem a menor aplicação dos recursos escassos. De tal sorte que o *homo politicus* (da mesma maneira que o *homo economicus*) estará sempre em busca da maximização dos benefícios e da minimização dos custos: Governos democráticos querem a maximização de apoio com vistas a conseguir votos, e os eleitores querem atingir seus objetivos egoístas.

Downs (1999) aponta que os grupos de interesse querem que o governo adote políticas favoráveis a eles, os mesmos se apresentam como representantes da vontade popular. Tentam simultaneamente criar uma opinião pública real, que sustente seus pontos de vista, e convencer o governo de que essa opinião pública existe. Os grupos de interesse (bem como os agentes descentralizados do governo e os compradores de favor) são tidos como *intermediários* entre o governo e os eleitores. Todavia, para o autor “todos esses intermediários exigem um preço – conseguem uma influência sobre a formulação de políticas maior do que sua proporção numérica na população” (DOWNS, 1999).

Downs, como demonstra Figueiredo (2008), foi o cientista político que desenvolveu uma teoria de democracia fundada em uma concepção de ação racional. Seu homem político é movido por razões egoístas, procurando sempre minimizar os efeitos da condição de incertezas inerente à vida política.

Para o autor, o cidadão racional da teoria de Downs é o homem mediano que constitui a grande maioria do eleitorado. Para Downs são irrelevantes as características psicológicas do homem, o que não significa afirmar que para ele o homem é uma máquina calculista como o *homo economicus* das teorias utilitaristas.

Segundo Figueiredo (2008) na concepção de Downs o homem tem história, vontades, desejos, paixões e interesses. Mas esse homem, dadas as incertezas da vida, encaram cada situação com um olho nos ganhos a serem

obtidos e outro nos custos. Ele tem um forte desejo de seguir para onde racionalidade o oriente e uma delicada habilidade de equilibrar seus desejos.

Figueiredo (2008) segue sua argumentação demonstrando que num mundo de incertezas, limitados pela disponibilidade de informações relevantes, o homem racional, sempre que as condições permitem se comportará da seguinte maneira diante de cursos alternativos de ações: 1) Organiza as alternativas segundo uma ordem de preferência; 2) O seu ordenamento preferencial é transitivo; 3) Sempre pode decidir por uma das alternativas; 4) Entre as alternativas disponíveis, escolhe a que a que ele acredita que lhe é mais conveniente; e 5) Sob as mesmas condições, toma sempre a mesma decisão.

Uma decisão política envolve uma adequação ótima entre meios e fins. Segundo Figueiredo (2008) na concepção de Downs a função precípua das eleições é selecionar os governantes. Então, a equação decisória compõe-se de dois termos: de um lado estão os eleitores, com sua história social, e, de outro, os postulantes. Os primeiros, perseguindo os seus próprios interesses, ordenam os candidatos e partidos segundo uma ordem de preferência; os segundos ofertam políticas para ganhar as preferências dos eleitores e serem eleitos.

Conforme sustenta Figueiredo (2008) na concepção de Downs os eleitores buscam maximizar os possíveis ganhos com as ações governamentais, enquanto os políticos entram em competição eleitoral para maximizar os votos. Os políticos normalmente têm objetivos sociais, projetos políticos e sonhos, mas entram na disputa pelo voto e sempre querem mais votos, do que menos. Segundo Figueiredo esse é um fato importante para compreender o cálculo político dos eleitores e dos políticos.

Figueiredo (2008) afirma que a democracia não se constitui apenas de um governo eleito. Um sistema democrático de governo é um arranjo institucional regido por regras que se baseiam na igualdade política entre os cidadãos e entre estes e os governantes. Todos os cidadãos têm iguais direitos políticos de escolher um time de governantes e estes últimos, uma vez eleitos, não têm o direito de eliminar a oposição. A competição política aberta e transparente é, pois, regida por regras que permitem aos eleitores a livre escolha de governantes. Nesse sentido, a ação eleitoral racional só é possível se as regras que orientam o processo decisório eleitoral permitam que a escolha dos futuros

governantes seja feita eficientemente. Isto requer um mínimo de estabilidade institucional.

Para Downs (1999) os partidos políticos em uma democracia agem análogos aos empresários numa economia que busque o lucro. Objetivando atingir seus fins, é bom lembrar que a finalidade de qualquer partido é busca do poder, do direito de implementar suas políticas, os partidos formulam políticas que acreditam que proporcionarão obter mais votos dos eleitores, atitude similar a empresários que produzem determinado produto objetivando obter mais lucros.

Sem dúvidas, os membros do partido têm como sua principal motivação o desejo de obter recompensas, que são consequências da ocupação dos cargos nos governos. Para Downs (1999) os membros de partidos formulam políticas como meio de obter cargos e não buscam ocupar os cargos com a finalidade de executar políticas preconcebidas.

Downs (1999) define que a função política de uma eleição numa democracia é a seleção de um governo, logo o comportamento racional possível é orientado para essa finalidade eleitoral. Quando um partido alcança o poder, mesmo que obtenha o apoio do eleitor ao seu programa, pode não fazer um bom trabalho ou um governo exitoso. Nesse caso, os eleitores podem, numa democracia, votar em um outro partido nas próximas eleições. Aliás, essa é uma das razões para existência ou da necessidade de mais de um partido político.

Para Downs (1999) os políticos não operam em um mundo de certezas, onde as preferências dos eleitores são conhecidas, mas um partido pode prever as preferências de forma mais acertada do que um outro. Para o autor, as incertezas são grandes porque as preferências dos eleitores podem mudar e é isso que leva as cisões partidárias, o surgimento de novos partidos e morte de outros.

Segundo Downs (1999), o político consegue gerar novas preferências aos eleitores que ele considere desejável. Não se ganha o voto do eleitorado apenas respondendo às preferências existentes, mas criando novos padrões de preferências e conseqüentemente atraindo novos eleitores. Downs (1999) destaca a importância da liderança política introduzir o elemento dinâmico na estrutura partidária e preparando o partido para mudanças futuras.

Aliás, em sua obra *Uma Teoria Econômica da Democracia*, Downs (1999) afirma que um partido é uma equipe de indivíduos que procuram controlar o aparelho de governo através da obtenção de cargo numa eleição. Define, ainda, que a sua função básica na divisão de trabalho é formular e executar políticas governamentais sempre que conseguir chegar ao poder. Entretanto, seus membros são motivados por seu desejo pela renda, prestígio e poder que advêm da ocupação do cargo.

Downs (1999), sustenta sua tese demonstrando que os políticos desempenham suas funções sociais como um meio de alcançar suas ambições privadas. O autor conclui que embora esse arranjo possa parecer estranho, é encontrado do princípio ao fim na divisão do trabalho por causa da prevalência do interesse pessoal na ação humana.

Para Downs (1999) já que nenhum dos complementos do cargo pode ser obtido sem que seja eleito, a principal meta de todo partido é ganhar as eleições. Para ele todas as ações partidárias visam a maximização dos votos e o partido trata as políticas simplesmente como meio de alcançar esse fim.

Figueiredo (2008) argumenta que o governo planeja suas políticas objetivando ganhar votos. Neste sentido, é fundamental que ele descubra alguma relação entre as políticas públicas que realiza e o que faz com que os cidadãos votem nele. Os eleitores agem racionalmente em política, ele vota no partido que acredita que lhe proporciona mais benefícios do que qualquer outro.

Figueiredo (2008) demonstra que na Teoria de Downs o comportamento humano só inteligível sob a existência condições institucionais estáveis. Isto é, agir racionalmente requer um mínimo de previsibilidade a respeito do comportamento dos outros e dos governos. Além disso, num mundo de incertezas, a informação, as experiências passadas e a reflexão são ingredientes necessários para o comportamento racional. Segundo Figueiredo (2008), nestas condições, o eleitor, analogicamente ao consumidor e investidor, decide participar das eleições votando em um dos candidatos, partidos ou coalizões partidárias. A cada turno do ciclo eleitoral, o eleitor avalia as ofertas políticas a partir das informações disponíveis, e decide, retrospectiva e prospectivamente.

Como sabemos Downs (1999) sustenta, na sua teoria econômica dos votos, que os partidos políticos são instituições que buscam maximizar votos, objetivando ganhar eleições e que o sucesso das propostas e políticas

executadas por eles é mensurado pela quantidade de votos que obtém na competição eleitoral. Como argumenta Figueiredo (2008), para os partidos os votos significam a possibilidade de pôr em prática seus projetos, assumindo funções de governo.

Para o autor, um partido sem votos reflete sua incapacidade de conquistar a preferência eleitoral. Em sociedades complexas, com múltiplas questões políticas e sociais entrelaçadas, o relaxamento da rigidez ideológica torna-se pré-requisito para o sucesso eleitoral. Nesse sentido, esta teoria prediz que partidos ideológicos terão que se tornar mais pragmáticos e os pragmáticos mais ideológicos. Tais movimentos não convergem, necessariamente, para o centro ambíguo, mas para um ponto de equilíbrio único para cada partido. É neste ponto que cada partido estabelece um equilíbrio entre sua disposição de ganhar as eleições e a de sustentar seus propósitos políticos.

Figueiredo (2008) conclui que este movimento decorre da lógica da competição eleitoral. A natureza da competição eleitoral pode alterar radicalmente as estratégias eleitorais. Assim, eleições majoritárias ou proporcionais exigem estratégias distintas, embora nos casos prevaleça a máxima de que os postulantes sempre desejam mais votos do que menos.

Revisitando a obra de Downs nos deparamos com uma explicação coerente e robusta que desvela a lógica básica do voto. Para Downs (1999), quando os eleitores caminham para as urnas, quando decidem as suas escolhas, são os benefícios que os eleitores consideram, ao tomar suas decisões. Os benefícios, segundo Downs (1999), são fluxos de utilidade obtidas a partir de atividades governamentais e utilidade é uma medida de benefícios, na mente de um cidadão, que ele usa para decidir entre caminhos alternativos de ação. Diante de diversas alternativas mutuamente excludente, um homem racional sempre escolhe aquela que lhe traz a maior utilidade, *ceteris paribus*<sup>3</sup>, isto é, ele age para seu próprio e maior benefício.

Para Downs (1999) todos os cidadãos estão constantemente recebendo fluxos de benefícios provenientes de atividades governamentais. Suas ruas são policiadas, a água tratada, as ruas consertadas, as praias defendidas, o lixo

---

<sup>3</sup> *Ceteris paribus* é uma expressão do latim que pode ser traduzida por todo o mais é constante ou mantidas inalteradas todas as outras coisas.

coletado, o tempo previsto. Esses benefícios são exatamente iguais aos benefícios que recebe da atividade econômica privada e são identificados como sendo produzido pelo governo apenas pela sua fonte. Para Downs (1999), há enormes diferenças qualitativas entre os benefícios recebidos da defesa nacional e da ingestão de tortas na sobremesa. Mas não importa quão diversificado, todos os benefícios devem ser reduzidos a algum denominador comum para fins de alocação de recursos escassos. Isso é igualmente verdadeiro no caso de benefícios dentro do setor privado. Downs (1999), conclui que utilidade é o denominador comum utilizado nesse processo.

Utilizando esse conceito amplo de utilidade podemos falar de uma renda de utilidade proveniente da atividade governamental. Essa renda, sustenta Downs (1999) inclui benefício que o beneficiário não percebe que está recebendo. Também inclui benefícios que ele sabe que recebe, mas cuja fonte ele não conhece.

Para Downs (1999) o fato de que os homens poderem receber renda de utilidade proveniente de ações governamentais sem se darem conta de recebê-la, pode parecer violar a definição habitual de renda. Contudo, devemos insistir nela. Porque uma estratégia política importante dos governos é fazer os eleitores perceberem os benefícios que estão recebendo. Entretanto, apenas benefícios dos quais os eleitores se tornam consciente podem influenciar suas decisões de voto. De outro modo, seu comportamento seria irracional.

Downs (1999) sintetiza sua tese afirmando que os partidos na política democrática são análogos aos empresários numa economia que busque o lucro. De modo a atingir seus fins privados, eles formulam as políticas que acreditam que lhes trarão mais votos, assim como os empresários produzem os produtos que acreditam que lhes trarão mais lucros pela mesma razão. Downs (1999) presume que os cidadãos se comportem racionalmente na política.

É esta racionalidade *downsiana* que identificamos tanto nos vereadores que propõem criar benefícios para determinadas clientelas, como bem definiu o advogado José de Alencar, em detrimento da grande massa desorganizada, quanto nos grupos de interesse. Ambos querem maximizar seus ganhos e minimizar suas perdas. O parlamentar, de olho nos votos que garantirão sua reeleição. Enquanto que os grupos de interesse querem usufruir do benefício

público na tarifa de transporte. Entre ambos, a massa espoliada pelo perverso mecanismo.

Esse modelo de financiamento dos subsídios da tarifa de transportes públicos no Brasil que, como regra, penaliza os mais pobres nos remete à clássica discussão de Tomas Hobbes, segundo a qual, em estado de natureza, os indivíduos vivem isolados e em luta permanente, vigorando a guerra de todos contra todos ou "o homem lobo do homem", pois sempre haverá alguém mais forte que vencerá o mais fraco. A vida não tem garantias; a posse não tem reconhecimento, portanto, não existe; a única lei é a força do mais forte, que pode tudo quanto tenha força para conquistar e conservar.

O estado de natureza de Hobbes (2003) evidencia uma percepção do social como luta entre fracos e fortes, vigorando a lei da selva ou o poder da força. Para fazer cessar esse estado de vida ameaçador e ameaçado, os humanos decidem passar à sociedade civil, isto é, ao Estado Civil, criando o poder político e as leis referendados pelo contrato social.

Hobbes funda a visão moderna de Estado. As leis e o governo não têm a função de realizar a síntese dos interesses particulares dominantes na sociedade, mas, garantir apenas um interesse comum: a paz e a segurança individual. Para o filósofo inglês, na busca da realização deste interesse comum o poder político precisa ser autônomo em relação a todos os interesses particulares.

No caso aqui estudado, os grupos de interesse por terem informação, organização, poder de pressão nos membros da sociedade política apresentam-se como os *fortes* do estado de natureza hobbesiano, enquanto a maioria penalizada pela política de subsídios, por ser desprovida daqueles atributos aqui pode perfeitamente representar os *fracos*. Então, acreditamos que os agentes públicos não hesitam ao atender as demandas dos interesses particularistas dos grupos mais *fortes* porque lançam mão do cálculo racional que nos falava Downs<sup>4</sup>. Dessa maneira, é exatamente o que acontece no processo de concessão de subsídios tarifários nos transportes coletivos na RMB.

---

<sup>4</sup> A busca da maximização de apoio com vistas a angariar os votos dos grupos de interesse em detrimento da grande massa desorganizada



#### **4. CAPÍTULO 3: As arenas de poder, o efeito Robin Hood às avessas da tarifa e a proposta de retirada das gratuidades**

Nesta seção será feito diálogo com os vários posicionamentos encontrados nas cinco entrevistas realizadas, além de discutir algumas alterações legais que buscaram redefinir alguns pressupostos em torno do sistema tarifário urbano, estritamente em relação aos descontos/gratuidades dos grupos beneficiados.

Antes será feita uma discussão com a literatura sobre políticas públicas de forma a tentar situar o modelo tarifário adotado em Belém/PA no esquema conceitual proposto pelo cientista político americano Theodore Lowi (1964).

A tipologia de políticas de Lowi (1964) propõe a teoria das Arenas do Poder, baseada na ideia de que cada tipo de política pública define um tipo específico de relação e discussão política, ou seja, uma arena. Para Lowi, haveria três tipos principais de políticas públicas: distributivas, regulatórias e redistributivas. Estes, por extensão, também são os nomes dados às arenas, que acabam possuindo tipos próprios de estruturas políticas, processos políticos e relações entre grupos, além de suas elites.

Segundo Lowi (1964) as políticas distributivas podem ser consideradas o tipo mais “primitivo” de ser fazer política. Na arena distributiva procura-se atender às demandas de todos os grupos que possam exercer resistência ao exercício do poder dos governantes, o que dá um caráter bastante clientelista a essa arena.

O próprio uso da palavra “política pública” para tratar das políticas distributivas é contestável, uma vez que políticas distributivas são ações bastante individualizadas e desagregáveis. A ausência de desfavorecidos gera uma arena baseada mais na cooptação que no conflito, baseada no princípio da mútua não-interferência. Na medida em que o governo procura atender ao interesse de todos, individualmente, podem surgir grandes incoerências em suas ações e mesmo na formação de coalizões, que não necessariamente são formadas com base em objetivos comuns.

Infelizmente, a política brasileira é ainda bastante distributiva, o que resta evidente, sobretudo, no objeto de nossa pesquisa e no comportamento tanto dos legisladores municipais, do poder executivo, quanto dos grupos de interesse que

barganharam os benefícios tarifários aqui estudados. Como veremos adiante, a prevalência dos interesses particularistas gerou uma política pública sem coerência e ponderação.

As políticas regulatórias têm como objetivo regularizar uma atividade determinada. As políticas setoriais (ou seja, as que são aplicadas a setores específicos, como a aviação e a radiodifusão) são, em geral, regulatórias. Tal tipo de política nasce do conflito entre coalizões políticas de interesses claros e opostos, uma vez que gera claramente uma distinção entre favorecidos e desfavorecidos.

Esse conflito torna a arena regulatória menos estável que a distributiva e a redistributiva e mais próxima do modelo pluralista. As políticas regulatórias, mesmo tendo sua aplicação geralmente individualizada, não são desagregáveis umas das outras como as distributivas, já que seguem uma regra geral e, portanto, uma coerência. (LOWI, 1964)

Ainda conforme Lowi (1964) políticas redistributivas são, grosso modo, aquelas em que há transferência de renda e/ou benefícios. De certa forma, várias ações governamentais podem ser consideradas redistributivas, ao menos para uma parcela da população que as recebe. Por exemplo, parte dos alunos da rede pública de ensino vem de famílias demasiadamente pobres, porém, estes têm acesso a um serviço que os impostos que suas famílias pagam não poderiam custear.

Outro exemplo seria o de programas voltados ao complemento da renda de famílias carentes, como o Bolsa Família, que, em essência, é um programa de transferência temporária de renda para que sejam criadas oportunidades para a ascensão social. É importante ressaltar que essa classificação pode ensejar polêmica. Aqueles que afirmam que o Bolsa Família é um programa de caráter puramente eleitoreiro, provavelmente o classificariam como uma política distributiva.

Na arena redistributiva, diferentemente do que ocorre na distributiva, onde são numerosos os lados e diversos os interesses, há apenas dois grandes lados: ricos e pobres ou “fornecedores de dinheiro” e “demandadores de serviços”, é a elite e a contra-elite. As coalizões nessa arena são, portanto, mais coesas, permanentes e antagônicas uma em relação à outra.

A arena redistributiva surgiu a partir da evolução política e das necessidades da sociedade. No início dos anos trinta, nos EUA, em meio à ressaca provocada pelo crash de 1929, ganharam força movimentos que buscavam a implementação de políticas voltadas a minimizar, junto à população americana, as consequências daquela crise que abalava o mundo. (LOWI, 1964)

É nesse contexto, segundo o autor, que começa a desenvolver-se a arena redistributiva, bem como a regulatória. Porém, as políticas públicas que de fato foram postas em prática no New Deal tiveram seu caráter redistributivo mitigado, pois estabeleciam o princípio da contribuição, o que, por outro lado, não tira deste conjunto de decisões o status de “uma das mais importantes ações de políticas pública já alcançada nos Estados Unidos”. No New Deal, tiveram ampla influência, ainda que de forma discreta, altos executivos governamentais, líderes empresariais e trabalhistas. A ação do Congresso foi limitada. (LOWI, 1964)

Lowi (1964) argumenta que enquanto nas arenas distributivas e regulatórias o Congresso tem grande capacidade de atuar de forma conveniente, na arena redistributiva isso não acontece. Os tipos de questões envolvidas na arena redistributiva são sempre os mesmos e, desse modo, o conflito acaba se tornando tão institucionalizado que começa a ser pensado mais por pequenas elites (de ambos os lados), mostrando a tendência das políticas redistributivas de levar à centralização das decisões, até mesmo por uma questão prática, já que a implementação é facilitada.

A teoria das “arenas de poder” de Lowi é, sem dúvida, um marco para a Ciência Política, já que criou uma base teórica comum e aplicável a todas as análises subsequentes, adaptando as análises anteriores e integrando-as de forma não-contraditória, graças à percepção de que “a policy determina a politics”, ou seja, o tipo de política pública determina o tipo de relação política. Essa é, justamente, a ideia básica para compreender sua teoria.

Lowi (1964), ao chegar a essa conclusão, assim como não privilegiou nenhuma das três análises políticas citadas por ele (de Schattschneider, de Mills – “elite do poder” – e de Dahl – pluralista), também não negou a validade de nenhuma delas. Para o autor, o erro de todas foi somente o de serem específicas, cada uma somente aplicável a um determinado tipo de política.

A criação de uma teoria única que englobasse todas as anteriores permitiu que as “teorias” da política americana deixassem de ser contraditórias e

passassem a ser cumulativas, permitindo um desenvolvimento mais rápido e uma maior coerência nas formas de análise política desde então.

Apesar de ter sido feita com base na realidade política norte-americana, a classificação de Lowi pode ser facilmente aplicada à realidade brasileira e, de forma geral, à mundial. Obviamente, são necessárias algumas adaptações de acordo com o estudo de caso feito, mas a ideia básica – a de que existem três principais arenas políticas – é praticamente universal e funciona como meio bastante prático de análise da ação governamental e, no caso brasileiro, de como é movida nossa democracia.

O modelo de financiamento dos descontos e gratuidades tarifários no sistema de transporte público de Belém/PA ao concentrar em grupos de interesse os benefícios enquanto socializa os custos destes benefícios entre os pagantes da tarifa inteira, se encaixa perfeitamente no conceito de política distributiva de Lowi, por privilegiar interesses particularistas, conforme veremos neste capítulo ao rememorar a proposta de retirada de gratuidades no ano de 2004.

Um dos pontos norteadores e motivadores para esta pesquisa recaiu no distanciamento do Estado, neste sentido representando continuidades na falta de transparência para com a Sociedade Civil, em relação ao Transporte Público Urbano. Há décadas persistem a insuficiência de transparência nas reaberturas das licitações, audiências públicas sobre temas macros, como acessibilidade, custo versus benefício da tarifa, rotas realizadas pelos ônibus, etc.

Como em outras áreas, existe um fosso entre o real entendimento da massa populacional e suas responsabilidades. Um dos resultados deste processo, no qual temos a presença de fortes empresas com ávido poder de influência nas decisões públicas e no meio financeiro, recai nas concessões de tais subsídios onde não se pode observar qualquer obediência a critérios de renda.

Essa inobservância acarreta a situação concreta em que os descontos de tarifas para os estudantes de classe média da rede privada de ensino ou de cursos de pós-graduação, por exemplo, são financiados pelos trabalhadores de baixa renda do setor informal da economia, que não usufruem nenhum benefício. A atual política de descontos e gratuidades de tarifas é, portanto, regressiva, podendo gerar situações em que pobres subsidiam ricos. Esta política funciona

como um autêntico Robin Hood<sup>5</sup> às avessas: tira de quem não tem para dar a quem muito já tem.

Este debate tem paralelo com as conclusões de Miguel Jacob (2018) em seus estudos sobre o sistema de transporte na cidade de São Paulo. Na maior cidade do país, segundo o autor, em 2012 foram gastos 3 bilhões de reais em subsídios diretos ao sistema de transporte e que esses gastos têm aumentado ano a ano. O objetivo desta alocação de recursos por parte do Município é garantir um barateamento da tarifa e diminuir o uso do transporte individual pelos paulistanos, aumentando a demanda pelo transporte público.

Em seus estudos, concluiu que variações no preço da tarifa não impactavam na demanda pelo transporte, e que esta variável, portanto, é menos importante na decisão da classe média de deixar seus carros em casa, do que a qualidade dos serviços prestados pelo transporte coletivo, Miguel Jacob (2018)<sup>6</sup>.

Ao discutir os subsídios, critica o modelo atual onde os mesmos são repassados diretamente aos prestadores do serviço. Jacob defende que os mesmos deveriam ser repassados diretamente aos usuários de baixa renda, por exemplo usando o banco de dados do Bolsa Família. Essa parece ser uma medida mais efetiva no sentido de garantir que não haja o efeito do Robin Hood ao contrário.

Essa é uma medida que poderia ser adotada em Belém, onde a discussão sobre subsídios tarifários para a população mais pobre da cidade sequer existe. Aqui, o desafio de se garantir uma rubrica no orçamento municipal seja talvez a menos garantir que a classe média passe a entrar no sistema e mais assegurar que centenas de milhares de trabalhadores daqueles estratos de renda mais baixa que hoje fazem seus deslocamentos a pé ou de bicicleta - ou até mesmo não se deslocam - possam pagar a tarifa atual.

Como já foi salientado anteriormente neste trabalho por José de Alencar na entrevista que nos concedeu, no caso do benefício da meia-passagem para estudantes, o modelo inicial de financiamento continha a participação do poder público e dos empresários.

---

<sup>5</sup> herói mítico inglês, um fora-da-lei que roubava da nobreza para dar aos pobres. Teria vivido no século XII, aos tempos do Rei Ricardo Coração de Leão e das grandes Cruzadas.

<sup>6</sup> Disponível em: [https://www.nexojornal.com.br/assine/?flow=banner\\_acessolivre\\_conheca](https://www.nexojornal.com.br/assine/?flow=banner_acessolivre_conheca) – Acesso em 20/10/2021.

Em Belém em meados da década de 1980, o valor da tarifa continuou sendo definido com base na divisão de todos os custos incorridos na prestação do serviço pelo total de passageiros transportados. Entretanto, os estudantes eram computados diferenciadamente dos demais usuários. As formas de controle estabelecidas, segundo as quais os tíquetes de meia passagem eram adquiridos antecipadamente em banco oficial, permitiam que os empresários obtivessem a parcela de estudantes do quantitativo de passageiros transportados. E o custeio do desconto era rateado igualmente entre as empresas operadoras e o Governo do Estado, sendo o subsídio repassado às transportadoras via SETRANS/Bel. Esse esquema vigorou até o final de 1990, quando, então, este custeio foi repassado aos usuários pagantes da chamada “tarifa cheia”, modelo que vigora até os dias atuais. (MERCÊS, 2007)

Simaia Mercês (2007) aponta que desde os primórdios da formação da questão do transporte público em Belém, a planilha dos custos dos insumos é desconhecida da sociedade e até mesmo do poder público, o que enseja a possibilidade de manipulação por parte dos empresários do setor. A autora afirma que sequer a ascensão de um grupo político “não hegemônico” ao comando da prefeitura em 1996 - governo Edmilson Rodrigues-PT - foi suficiente para dar transparência à planilha denotando uma continuidade no padrão de relação entre empresários e poder público.

Um dos entrevistados que participou desta pesquisa foi Roberto Sena, economista de formação, que ocupa hoje o cargo de Supervisor Técnico do DIEESE/PA. Além da figura de Roberto Sena ser citada algumas vezes nas entrevistas, seu nome surgiu como uma indicação técnica sobre o tema, principalmente tomando em consideração atividades desenvolvidas a frente do seu departamento, que compõe o Conselho Municipal de Transportes desde a sua fundação em 1999, órgão consultivo e paritário entre poder público e sociedade civil organizada e que tem entre suas atribuições analisar a planilha de custos que define o valor da tarifa.

Ator relevante na temática nas últimas décadas, Sena foi indagado sobre sua percepção de mudança de postura das sucessivas gestões municipais em relação à política tarifária, inclusive no que tange a gratuidades, descontos e concessões aos variados grupos, incluindo as duas gestões de Edmilson

Rodrigues (PT), como apontou Simaia Mercês (2007), nosso entrevistado foi categórico:

[não mudou (relação entre governos municipais, população e o modelo tarifário), desde o primeiro que já se mostrou...meio que contrário, porque de fato, se acaba tendo uma...metendo o dedo na ferida, porque essa discussão de transporte, ela é uma questão bastante complicada né. Ela tem uma série de viés, tem poder concedente, tem as leis, que na verdade determina, tem o usuário que agora mais do que nunca tem o poder de reclamação maior, que não tinha lá atrás né. Mas, quanto a ideia do Jordy, foi um negócio muito legal, ele pensou "**sociedade civil tem que participar dessa discussão**", [não vinha ter] a participação seletiva em outras, em outras que de alguma maneira influencia na vida. Nós pensamos muito no DIEESE, a gente conversou antes de eu autorizar o nome, porque eu falei "Jordy, daqui do DIEESE a gente pode bater, pode, independente se tá no Conselho ou não", "O Conselho é importante, vocês tem uma discussão técnica e coisa e tal", "tudo bem, se é para contribuir vamos lá". Então, entramos lá. Então, o tempo passou e acabou que, nós entendemos um pouco desse mecânica da economia, o DIEESE acabou ficando responsável, entre aspas, pelo lado do usuário, o usuário teria representação dentro do Conselho, e tem nominalmente, porque o Conselho é composto de 18 membros. Desses 18 membros...uma parte é da sociedade civil organizada, na qual tá o DIESSE, tá o estudante, tá o aposentado, tá o representando da CBB, tá o representante dos taxistas, tá representando do Sindicato dos Rodoviários...são seis membros daqui da sociedade civil...seis do Estado e da Prefeitura, o restante. Não é meio a meio, você tem uma divisão aí com o representante da sociedade civil organizada. Com a ideia básica do Conselho, não é a pessoa indicada se auto representar, ela tinha que na verdade representar o conjunto naquilo que ela tá apontada, então no DIESSE, a gente vai para lá na verdade com o estudo feito pela entidade, né. (Roberto Sena, 2021.- Grifos do autor)

Este fragmento tornou-se central na nossa discussão, uma vez que Roberto Sena constata e corrobora com a questão que ausência de diálogos entre Sociedade e Estado a respeito do ponto mercadológico em torno das tarifas percorreu várias gestões municipais. Neste ponto, é possível retornar no ponto que Milene Lauande e José de Alencar enfatizaram em suas entrevistas. Em momentos distintos de suas trajetórias, ambos perceberam que a diversidade de itens motivadores de cobrança, da citada planilha, sequer perpassa pela discussão central dos usuários e os pormenores. Além disso, Roberto Sena analisa a lógica concernente a planilha de despesas da empresa, principal documento para embasar o valor da tarifa cobrada aos usuários:

A nossa crítica a planilha desde o início é que ela retrata despesa, então, se for por ela (...) não tem lucro, aparece despesa. Despesa do pneu, despesa da gasolina, despesa do lubrificante, despesa de

pessoal, que o que dá mais despesa, é a despesa do cobrador, do motorista, etc etc. Tudo o quanto é despesa tá lá dentro, então eu até brinco, "**quem dera que o usuário tivesse essa planilha**", cê botava toda a nossa despesa lá. Muito bem, então eu ia começar a falar naquela hora que eu ia falar, a Lei Orgânica do município, que é a nossa bíblia...ela diz, dentre outras coisas, que o município, ele tem entre as suas atribuições também a questão do transporte, tá lá escrito na Lei Orgânica (Roberto Sena, 2021).

A frase dita por Roberto Sena “quem dera que o usuário tivesse essa planilha” é exemplificadora no que tange a discussão proposta, a falta de conhecimento por parte dos vários segmentos sociais proporciona um marasmo de consciência das reais redes de bônus e ônus construídas e com pano de fundo as gratuidades. Outro ponto mencionado por Sena, direciona esta responsabilidade de formulação e discussão aos poderes municipais, pela responsabilidade de legislar o transporte público coletivo da RMB.

Ressaltamos mais uma vez o *continuum* da falta de transparência do debate nos sucessivos governos: Hélio Gueiros do Partido da Frente Liberal - PFL (1993-1996), Edmilson Rodrigues do Partido dos Trabalhadores - PT; Duciomar Costa, do Partido Trabalhista Brasileiro - PTB (2005-2012) e Zenaldo Coutinho, do Partido da Social Democracia Brasileira – PSDB. Em todos os casos, pode-se observar uma continuidade neste cenário de distanciamento entre poder público, empresariado e população em relação ao debate sobre o transporte público, incluindo a questão tarifária e suas gratuidades.

Adiante, ao relatar sobre os projetos de Joaquim Passarinho, Arnaldo Jordy, tangenciando com a lei de mobilidade urbana sancionada no primeiro governo de Dilma Rousseff, é possível perceber alguns casos onde foram feitas tentativas de rupturas e aproximações entre os grupos de interesses citados.

No ano 2000, o então presidente da Câmara Municipal de Belém, Joaquim Passarinho (PPB) apresentou o PL nº20/01 que disciplinava o Art. 146, incisos VI e VII da Lei Orgânica do Município de Belém-LOMB, os que versam sobre os descontos e gratuidades no sistema de transporte, no sentido de impor alguns requisitos às proposições que alterassem os benefícios tarifários.

Em sua proposição este vereador defendia que os projetos de emenda à LOMB deveriam observar: a) a abrangência do benefício; b) impacto na composição do preço da passagem; c) origem dos recursos destinados à aplicação da concessão. O projeto estabelecia ainda que, caso fossem utilizados



recursos públicos, os mesmos deveriam estar previstos na Lei Orçamentária Anual – LOA e que era competência da Companhia de Transportes do Município de Belém – CTBel realizar esse estudo com base na elaboração das planilhas para a fixação das tarifas de transporte coletivo.

O proponente, em sua justificativa, lembra a polêmica sempre presente em torno do estabelecimento do preço das passagens dos transportes coletivos, lembra também a existência de gratuidades para algumas categorias, bem como os diversos projetos anualmente apresentados no Legislativo municipal com vistas à ampliação desses benefícios. E pondera que os mesmos acarretam impacto no cálculo dos custos do serviço, o que o levou a pretender regulamentar a matéria. (PL nº20/2001 – CMB)

O projeto recebeu parecer favorável da Comissão de Justiça, Legislação e Redação de Leis, onde foi relatado pela vereadora Marília Crespo (PMDB), ex-promotora de justiça, e em 06 de junho daquele ano foi aprovado na Comissão, tendo virado a Lei nº8.138 de 06 de maio de 2002, promulgada naquela data pelo mesmo vereador Joaquim Passarinho, chefe do Poder Legislativo municipal.

Essa modificação proposta se inclui no contexto de discussão e aprovação do Estatuto da Cidade, como ficou conhecida a Lei Federal nº 10.257/01, sancionada pelo presidente Fernando Henrique Cardoso (PSDB) que diz como deve ser feita a política urbana em todo o país. Seu objetivo é garantir o direito à cidade para todos e, para isso, define os instrumentos que devem ser aplicados pelo município para organizar o seu território, e para as funções sociais da propriedade serem respeitadas. É ele que detalha e desenvolve os artigos 182 e 183 do capítulo de política urbana da Constituição Federal de 1988.

Traz em seu bojo um conjunto de princípios que denotam uma determinada concepção de planejamento urbano e da própria cidade, e também uma série de instrumentos que são meios para atingir as finalidades desejadas. Dá delegação para cada município realizar, a partir de um processo público, a explicitação clara destas finalidades por meio da elaboração dos planos diretores, que passaram a ser obrigatórios para todos os municípios com população acima de 20.000 habitantes. Assim, poderíamos caracterizá-lo como uma “caixa de ferramentas” para uma política urbana local. (LAUANDE, 2009).

Em 2012, a presidenta Dilma Rousseff (PT) sancionou a Lei Federal nº 12.587/12, a Lei da Mobilidade Urbana, que trouxe instrumentos fundamentais para garantir sustentabilidade e eficiência nos deslocamentos nas cidades.

Uma das diretrizes foi a prioridade do transporte público coletivo sobre o individual motorizado, uma conquista histórica da sociedade pela redemocratização do uso dos espaços públicos. Priorizar a circulação do ônibus na via urbana significa viagens mais rápidas, confortáveis e seguras, estimula o proprietário do automóvel a migrar para o transporte público e reduz custos ambientais, sociais e econômicos. Implica, portanto, em melhorar a qualidade de vida.

No que tange a questão tarifária, a lei trouxe novidades importantes: a) a política tarifária deve ter a contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para o custeio da operação dos serviços; b) a tarifa de remuneração é constituída pelo preço público (tarifa pública) cobrado do usuário somado à receita oriunda de outras fontes de custeio; c) os reajustes das tarifas e as revisões dos parâmetros utilizados no cálculo terão a periodicidade estabelecida pelo poder público no edital e na concessão ou permissão do serviço.

Ainda sobre a regulamentação tarifária, a Lei da Mobilidade Urbana trouxe em seu artigo oitavo:

Art. 8º A política tarifária do serviço de transporte público coletivo é orientada pelas seguintes diretrizes:

- I - promoção da equidade no acesso aos serviços;
- II - melhoria da eficiência e da eficácia na prestação dos serviços;
- III - ser instrumento da política de ocupação equilibrada da cidade de acordo com o plano diretor municipal, regional e metropolitano;
- IV - contribuição dos beneficiários diretos e indiretos para custeio da operação dos serviços;
- V - simplicidade na compreensão, transparência da estrutura tarifária para o usuário e publicidade do processo de revisão;
- VI - modicidade da tarifa para o usuário;

VII - integração física, tarifária e operacional dos diferentes modos e das redes de transporte público e privado nas cidades;

V III - articulação interinstitucional dos órgãos gestores dos entes federativos por meio de consórcios públicos; e

VIII - articulação interinstitucional dos órgãos gestores dos entes federativos por meio de consórcios públicos; (Redação dada pela Lei nº 13.683, de 2018)

IX - estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo.

IX - estabelecimento e publicidade de parâmetros de qualidade e quantidade na prestação dos serviços de transporte público coletivo; e (Redação dada pela Lei nº 13.683, de 2018)

X - incentivo à utilização de créditos eletrônicos tarifários. (Incluído pela Lei nº 13.683, de 2018)

§ 2º Os Municípios deverão divulgar, de forma sistemática e periódica, os impactos dos benefícios tarifários concedidos no valor das tarifas dos serviços de transporte público coletivo.

Verifica-se que a Lei enfrentou o tema apresentado a nível local pelo vereador Passarinho no ano 2000, pois no inciso IV ela estipula que para o custeio da operação dos serviços deverão contribuir não apenas os beneficiários diretos, como é o modelo da RMB, mas também aqueles que indiretamente se beneficiam do sistema público de transportes.

Outro regramento que merece destaque é o parágrafo segundo que obriga os Municípios a divulgarem o quanto representa no valor da tarifa todos os benefícios tarifários. Isso demonstra que o governo federal, em 2012, ao sancionar tal dispositivo tinha a dimensão do problema e podemos inferir que o objetivo era chamar a atenção para o problema, por mais que saibamos que, pelo menos em Belém, essa letra da lei é morta.

Outro episódio que gerou bastante atenção em relação ao nosso tema ocorreu no ano de 2004. Usando os dois principais periódicos de Belém, os jornais *Diário do Pará* e *O Liberal*, como elementos para discussão, encontramos várias notícias publicadas sobre o projeto de emenda à LOMB, aprovado na Câmara dos Vereadores de Belém, tendo como autor o ex-vereador Arnaldo

Jordy (PPS) que previa a diminuição do quantitativo assistido pelas gratuidades de 18 para 6 categorias apenas. Ou seja:

**QUADRO 4**  
**GRUPOS BENEFICIADOS PELAS GRATUIDADES NA REGIÃO**  
**METROPOLITANA DE BELÉM NO ANO DE 2004.**

<b>Grupos beneficiados antes do projeto de emenda à Lei Orgânica de Belém de 2004 e que perderiam o direito à gratuidade:</b>	<b>Grupos que seriam mantidos após votação da emenda na Câmara Municipal de Belém:</b>
1. Policial Civil.	1. Idoso acima de 60 anos de idade.
2. Bombeiro.	2. Criança abaixo de 6 anos de idade.
3. Carteiro.	3. Policial Militar fardado.
4. Guarda Municipal.	4. Portador de deficiência locomotora ou sensorial (auditiva ou visual).
5. Fiscal da Companhia de Transportes do Município de Belém (CTbel).	5. Portador de transtorno Mental.
6. Rodoviário.	
7. Agente prisional.	
8. Policial rodoviário federal.	
9. Policial Estadual.	
10. Policial Federal.	
11. Oficial da Delegacia Regional do Trabalho (DRT).	
12. Oficial da Justiça Federal.	

13. Fiscal da justiça do Trabalho	
-----------------------------------	--

Fonte: Jornal *O Liberal*, 12 de maio 2004, p.2  
 Elaboração: autor.

A mudança sem dúvida alguma seria drástica, além do quantitativo de grupos que deixariam de ser contemplados (vale lembrar a diminuição de 6 grupos dos beneficiados em 2004 para os dias atuais) a lógica tarifária seria alterada, e os dados nos últimos anos que são apresentados pelo setor empresarial, obtidos junto ao Coordenador do DIEESE/PA, Roberto Sena, significa que do total de usuários que ingressam no transporte público diariamente na grande Belém, 20% recebe algum tipo de desconto ou concessão total da tarifa.

No quadro a seguir é possível visualizar como cada vereador da Câmara Municipal de Belém se posicionou sobre a questão e designou seu voto:

**QUADRO 5: RELAÇÃO DE VOTOS NA VOTAÇÃO A EMENDA A LEI  
 ORGÂNICA DE BELÉM EM 2004<sup>7</sup>:**

<b>Vereadores que votaram contra:</b>	<b>Vereadores que votaram a favor:</b>
Alfredo Costa (PT)	Arnaldo Jordy (PPS)
Ildo Terra (PT)	Cândido Júnior (PSD)
Bira Rodrigues (PT)	Carlos Pina (PSB)
Carlito Aragão (PT)	Cesar Meira (PMDB)
Sahid Xerfan (PP)	Everaldo Moreira (PSD)
Adalberto Aguiar (PT)	Firmino Gouveia (PSDB)
Marinor Brito (PT)	Gervásio Morgado (PL)
	Henrique Soares (PFL)
	Iran Moraes (PL)

<sup>7</sup> Além deste listados, os vereadores Orivaldo Pinheiro (PPS) e Sueli Oliveira (PT) não votaram na emenda, o primeiro sem justificativa e a segunda por motivos de doença.

	João Scaff (PL)
	Mário Côrrea (PSDB)
	Orlando Reis (PDT)
	Paulo Fonteles (PC do B)
	Paulo Mardok (PMDB)
	Paulo Queiroz (PSDB)
	Raimundo Castro (PDT)
	Raul Batista (PST)
	Roberto Santos (PL)
	Salma Nassar (PTB)
	Valéria Anaisse (PSB)
	Victor Cunha (PTB)

Fonte: Jornal *O Liberal*, 14 de março de 2004, p. 3.

Elaboração: autor.

Arnaldo Jordy (PPS) surgiu várias vezes em relatos, conversas, nos projetos de lei, nos periódicos sobre o tema, e indícios documentais pesquisados, então ele foi um dos entrevistados desta pesquisa. Arnaldo Jordy Figueiredo, ingressou desde jovem no movimento estudantil com sua ligação com a União Nacional dos Estudantes (UNE). Em 1982 entrou no Movimento Revolucionário 08 de outubro, o MR-8, ligado ao PMDB, e lá permaneceu até 1986.

Sua primeira eleição em 1986, já filiado ao Partido Comunista Brasileiro (PCB), exercendo cargo de vereador por 04 mandatos. Na Câmara Municipal de Belém permaneceu até 2005. Neste período destaca-se sua atuação relacionada ao transporte público. Participou da elaboração da LOMB. Foi presidente da comissão de transporte e um dos principais responsáveis, como já citado, pela emenda LOMB diminuindo o número de gratuidade. Além de presidente da Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) dos transportes.

Em 2005 assumiu o cargo de deputado Estadual do Pará, onde permaneceu até 2011. No segundo mandato como deputado federal presidiu a

comissão de Direitos Humanos em 2008 e foi vice-presidente da Comissão de Meio Ambiente em 2007. Em 2009 presidiu a comissão de Defesa do Consumidor e foi relator da CPI que apurou denúncias de abuso e exploração sexual no Pará.

Neste intervalo concorreu em 2008 e 2012 à Prefeitura de Belém, não conseguindo se eleger. Além disso, foi deputado federal entre os anos de 2011 até 2019. Atualmente, preside no Pará o partido Cidadania, sucedâneo do PPS.

Na entrevista realizada com Arnaldo Jordy, o ex-vereador de Belém começou sua fala explicando como seu mandato se aproximou dos problemas em torno dos transportes públicos:

a motivação especial era porque, desde o meu primeiro mandato, me incomodava muito o sistema de transporte, pelas suas precariedades, que inclusive perduram até hoje, mas na época isso me incomodava e eu comecei a me dedicar um pouco na investigação da natureza disso, das razões disso, sempre houve uma relação (...) uma relação meio promíscua entre o poder público e o sistema empresarial, era uma coisa que vinha de muito tempo, e cheguei a - antes de 90 - eu cheguei a propor uma CPI, na Câmara Municipal, para apurar essas distorções. E essas distorções dessa CPI acabou me convencendo mais do que eu tinha, mais convencimento do que eu tinha na época da necessidade da gente mexer. (...) E lá nesse segmento, tinha alguns setores mais atrasados e outros setores até mais arejados, tinha algumas empresas que topavam a discussão, vamos dizer, mais moderna, mas não era predominante. E isso que foi, digamos assim, me motivou a cada vez mais me interessar por esse tema, e a gente conseguiu no capítulo quinto da Lei Orgânica emplacar uma série de coisa, por exemplo, a remuneração por quilômetro rodado e não pela captura de passageiros, isso tá aprovado desde 90 na Câmara, nunca foi praticado, nós conseguimos fazer o princípio da integração, isso também foi aprovado, nós conseguimos estabelecer a frequência, ou seja, a regularidade na oferta do serviço para determinados bairros, principalmente a periferia da cidade, que geralmente ficava abandonada (...) (Arnaldo Jordy, 2021)

Este fragmento retrata bem a desorganização e continuidades em relação aos modelos estabelecidos entre prefeitura, empresariado e a sociedade, pois, as precariedades e péssima qualidade oferecida ao transporte público fez com que o então vereador buscasse entender esta problemática. Arnaldo Jordy ao ser indagado sobre seu posicionamento na emenda à LOMB em 2004, garantiu que o projeto final acabou tendo uma série de deformações, dentre elas, pressões sociais e reinterpretções indevidas que conturbaram os desdobramentos do projeto.

Uma das maiores “deformações” que Arnaldo Jordy se referiu recaí sobre as gratuidades a pessoas com deficiências. No dia 11 de março de 2004, o periódico *Diário do Pará* publicou uma fala de Jordy na Câmara Municipal explicando seu posicionamento em relação a esta questão. Pelo teor da matéria e pelo entrevistado ter retornado ao assunto em nossa entrevista, 17 anos após os acontecimentos, é válido integralizar o escrito:

“Orelha cortada”

O projeto de emenda prevê gratuidade para crianças com até seis anos de idade, pessoas com idade superior a 60 anos, policiais militares devidamente fardados e portadores de deficiência, desde que tenham comprovada algum comprometimento em se locomover, incluindo os auditivos e portadores de deficiência mental. O vereador contesta as acusações de que a comissão queira restringir o direito dos deficientes. “No nosso entendimento devem ser beneficiados com a gratuidade aqueles que realmente são deficientes, que têm dificuldades para se locomover, dificuldade para conseguir emprego. Por exemplo, uma pessoa que tem uma orelha cortada goza perfeitamente de condições para se locomover e trabalhar” exemplificou Arnaldo Jordy. (O Liberal, 11/04/2002)

A matéria levanta muitas questões interessantes, desde a real necessidade de receber gratuidade, aqui considerando o quesito renda dos beneficiados, pois, cabe a indagação: servidores públicos com salários razoáveis são merecedores da tarifa? Do mesmo modo que Arnaldo Jordy propõe gratuidade somente a pessoas com dificuldade de locomoção, entrar neste mérito gerou uma série de problemáticas em torno da garantia de direitos sociais a determinados grupos, seja garantindo somente para fragmentos de grupos específicos ou determinando exclusão total de alguma categoria.

A imagem abaixo extraída do site da Secretaria de Estado de Planejamento e Administração do Pará – SEPLAD, demonstra os vencimentos do mês de outubro de 2021 percebidos por vários servidores da Polícia Civil do Pará – PC/PA, um dos grupos beneficiados com a gratuidade e que o projeto de revisão pretendeu acabar. Os nomes dos servidores foram omitidos para assegurar a privacidade dos mesmos. Os cargos variam desde delegado, escrivão, investigador, papiloscopista.



**IMAGEM 2:**  
**DEMONSTRATIVO DE REMUNERAÇÃO PC/PA OUTUBRO/2021**



**GOVERNO DO ESTADO DO PARÁ**  
**SECRETARIA DE ESTADO DE PLANEJAMENTO E ADMINISTRAÇÃO**  
**DEMONSTRATIVO DE REMUNERAÇÃO DE PESSOAL - PODER EXECUTIVO**

Cargo/Função	Remuneração Base	Retroativos	Férias	Aux Aliment Aux Transp	Redutor Constitucional	Imposto de Renda Previdéncia	Outros Descontos	Valor Líquido
ESCRIVAO DE POLICIA/CHEFE DE CARTORIO DE DELEGACIA DE POLICIA	10.874,99			732,69		3.083,61	4.153,11	4.370,96
INVESTIGADOR DE POLICIA	11.348,04			873,51		3.298,90	4.304,33	4.617,72
DELEGADO DE POLICIA	23.425,30	3.069,40		732,69		5.410,53	7.624,06	14.192,80
INVESTIGADOR DE POLICIA	10.381,02			732,69		2.934,82	3.568,33	4.610,56
ESCRIVAO DE POLICIA	10.703,36	2.472,00		732,69		3.735,98	1.237,08	8.934,99
DELEGADO DE POLICIA/DIRETOR DE SECCIONAL	23.754,40	824,00	7.917,34	732,69		9.338,67	204,97	23.684,79
MOTORISTA POLICIAL	9.516,75	618,00		732,69		2.831,51	4.467,14	3.568,79
INVESTIGADOR DE POLICIA	11.339,78			921,51		3.295,79	1.351,12	7.614,38
DELEGADO DE POLICIA/TITULAR DE DELEGACIA	20.217,78		6.738,59	732,69		5.032,14	3.505,47	19.151,45
ESCRIVAO DE POLICIA	12.224,15	3.296,00		921,46		4.587,29	93,19	11.761,13
INVESTIGADOR DE POLICIA	7.714,17					1.878,61	1.055,80	4.779,76
ESCRIVAO DE POLICIA	9.682,05					2.775,93	4.421,20	2.484,92
INVESTIGADOR DE POLICIA	12.029,91	370,80		732,69		3.761,87	2.122,67	7.248,86
ESCRIVAO DE POLICIA	14.083,81			732,69		4.433,19	5.352,16	5.031,15
INVESTIGADOR DE POLICIA	11.864,61	2.060,00		921,51		4.164,16	4.546,36	6.135,60
INVESTIGADOR DE POLICIA	12.794,45	618,00		921,51		4.117,70	6.219,60	3.996,66
CHEFE DE SERVICOS	1.100,00			732,69		82,50		1.750,19
DELEGADO DE POLICIA	25.088,44	1.833,40		732,69		8.298,58	4.886,65	14.469,30
ESCRIVAO DE POLICIA	11.174,48			777,51		3.337,83	2.763,71	5.850,45
ESTAGIARIO NS - 3DHS	671,56			72,00				743,56
ESTAGIARIO NS - 3DHS	671,56			72,00				743,56
ESCRIVAO DE POLICIA	8.961,81	3.708,00		782,20		3.420,18	2.584,92	7.446,91
PAPHOSCOPISTA	7.282,56			732,69		852,97	1.646,74	5.515,54
ESTAGIARIO NS - 3DHS	671,56			144,00				815,56

Fonte: [https://seplad.pa.gov.br/wp-](https://seplad.pa.gov.br/wp-content/uploads/2021/11/Dem_Remun_de_Pessoal_Outubro_de_2021_Parte_1_V1.pdf)

[content/uploads/2021/11/Dem\\_Remun\\_de\\_Pessoal\\_Outubro\\_de\\_2021\\_Parte\\_1\\_V1.pdf](https://seplad.pa.gov.br/wp-content/uploads/2021/11/Dem_Remun_de_Pessoal_Outubro_de_2021_Parte_1_V1.pdf)

Já mostramos no capítulo anterior o quão baixa é a renda média da maioria dos moradores da RMB, onde, vale lembrar, quase 50% da população ocupada vive com até 1 salário mínimo. A imagem 2 denuncia o quão distante esta imensa maioria está dos vencimentos dos servidores da PC/PA, onde um salário bruto, na pequena amostra da imagem, pode chegar até a cifra de R\$25.000,00. É cristalino que a gratuidade, nesse caso, aumenta o fosso entre os policiais e o conjunto da patulêia pagante da tarifa.

O demonstrativo dos rendimentos dos policiais civis dispensa pesquisa semelhante do pessoal da Polícia Federal - PF e da Polícia Rodoviária Federal - PRF, pois é de conhecimento público que os vencimentos da burocracia federal são maiores, especialmente estas duas categorias cujos concursos estão entre os mais concorridos do país sempre que realizados.

Outro exemplo bastante emblemático é o dos carteiros da Empresa Brasileira de Correios e Telégrafos. A estatal, vira e mexe ameaçada de privatização, em que pese ser controlada pelo Estado, atua na prática como

empresa privada. Os cidadãos que necessitam dos seus serviços têm que pagar por eles. E nem sempre são valores módicos.

Em maio deste ano, a Empresa alardeou que seu lucro líquido em 2020 foi de R\$1,53 bilhões, maior resultado dos últimos 10 anos. O site do Governo Federal festejou:

(...) Outros indicadores financeiros importantes também foram apurados. O patrimônio líquido obteve um crescimento de 84% em relação ao ano de 2019, totalizando, aproximadamente, R\$ 950 milhões. Esses feitos sinalizam a considerável melhora da saúde financeira e dos negócios da empresa.

A adequação das cláusulas do Acordo Coletivo de Trabalho 2020/2021 à realidade da empresa e do mercado – conforme as recomendações do Ministério da Economia de ajustamento à legislação trabalhista -, também proporcionou aos Correios relevante redução nas despesas com pessoal, na ordem de, aproximadamente, R\$ 400 milhões. Esse e outros fatores refletem o empenho da gestão em reduzir os prejuízos acumulados, que caíram de R\$ 2,761 bilhões (2º trimestre de 2019) para R\$ 859 milhões.

(...) Também colaboraram para o saldo positivo nas contas da estatal a evolução da produtividade e a eficiência operacional. Mesmo com as restrições impostas pela crise sanitária, os Correios mantiveram as atividades, dada a essencialidade dos serviços.

No último exercício, a empresa absorveu, prontamente, o aumento do fluxo de encomendas oriundas do comércio eletrônico: o crescimento da receita de encomendas registrou incremento de 9%, ante o ano anterior. Entre os destaques, ressalta-se o recorde histórico de 2,2 milhões de encomendas postadas em um único dia, alcançado em 30 de novembro, e as receitas internacionais – obtidas por meio de serviços prestados a Correios de outros países –, que ultrapassaram o marco de R\$ 1,2 bilhão, outro recorde para a empresa.

Com resultados mais favoráveis, coube à estatal retomar os investimentos em processos e infraestrutura – de forma a aperfeiçoar os índices de qualidade -, e também sanear alguns passivos. Nesses últimos dois anos, foi aplicado cerca de R\$ 1,1 bilhão em investimentos, com destaque para a modernização da frota de veículos, ativos de tecnologia, automação do tratamento de objetos e ampliação da estrutura operacional no segmento de encomendas. Também foram empreendidos esforços consideráveis para honrar os compromissos com o operador de saúde, contribuindo para o resgate da credibilidade do plano de saúde, bem como a melhoria do atendimento aos beneficiários.<sup>8</sup>

Aqui cabe a pergunta: uma empresa que tem balanço líquido de 1 bilhão de reais e que investe 1 bilhão, dentre outras coisas, no plano de saúde de seus funcionários, não poderia utilizar parte de seu lucro para bancar a passagens de ônibus a seus trabalhadores quando estes estiverem em serviço? Em que pese

---

<sup>8</sup> Disponível em: <https://www.gov.br/pt-br/noticias/financas-impostos-e-gestao-publica/2021/05/correios-registra-maior-lucro-dos-ultimos-10-anos>. Acesso em 27/11/2021.

a relevância de seu trabalho, é correto que os pobres de Belém arquem com as despesas de deslocamento dos trabalhadores de uma empresa que ostenta lucros bilionários? Aqui, definitivamente, entende-se que não.

**IMAGEM 1: MANIFESTAÇÕES E PROTESTOS NO CONTEXTO DE VOTAÇÃO DA EMENDA À LEI ORGÂNICA DO MUNICÍPIO REFERENTE À DIMINUIÇÃO DE GRATUIDADES NO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO ANO:2004**

**Tumultos impedem votação na Câmara**  
Direito à gratuidade em coletivos vai voltar à pauta na sessão de hoje

Tumulto e confusão generalizada terminaram por inviabilizar, na manhã de ontem, na Câmara Municipal de Belém, a discussão e votação do projeto de emenda à Lei Orgânica do Município de Belém que reduz as categorias com direito à gratuidade nos ônibus da cidade. Exatamente às 12h15, depois de mais de uma hora de interrupção, o vereador Paulo Mardock (PMDB), na presidência dos trabalhos, suspendeu a sessão plenária para o almoço e convocou os vereadores para a continuação dos trabalhos às 15 horas.

Embora a pausa para o almoço estivesse prevista, a interrupção da sessão constituiu-se numa estratégia para contornar o tumulto. Isto porque o coronel Araújo, que comandava o destacamento da Polícia Militar convocado para conter os tumultos, avisou ao presidente do Poder, vereador Victor Cunha (PTB), que era impossível a evacuação da Casa.

A reportagem do jornal **O LIBERAL**, o coronel informou textualmente o seguinte: "Eu participei ao presidente da Casa que não há condições técnicas de evacuar o prédio. Se nós tivéssemos sido convocados mais cedo, teríamos feito a manutenção do local e planejaríamos a segurança interna e externa do prédio. Mas agora, do jeito que está, a situação é inviável, qualquer tentativa de evacuação pode degenerar em um conflito generalizado, de consequências imprevisíveis".

Aberta às 9h15, a sessão transcorria em meio a discursos inflamados e debates ásperos e acalorados travados entre vereadores da bancada petista, que defende a manuten-



*Polícia Militar foi chamada ao plenário para tentar conter manifestantes mais exaltados*

de emenda à Lei Orgânica, afirma que a Câmara Municipal está fazendo a sua parte, no sentido de desconectar a planilha de custos. Porém afirma que a competência para reduzir o preço da passagem é do Poder Público. E diz que o transporte coletivo não pode ser tratado por meio de lei ordinária, mas somente por meio da Lei Orgânica, através de emendas.

**Tumulto** - Exatamente às 11h05, a galeria popular foi violentamente invadida e o tumulto instalou-se em plenário. Uma divisória que separa o plenário da Divisão de Serviços Gerais da Casa foi abaxo e não houve mais condições de continuação dos trabalhos. Neste momento, o plenário

Fonte: Jornal *O Liberal*, de 11/03/2004.

Arnaldo Jordy retomou a questão na entrevista e reafirmou seu posicionamento na Câmara Municipal de Belém, em sua visão o modelo tarifário da grande Belém sendo financiado exclusivamente pelos usuários que pagam a

tarifa inteira, é incompatível com a realidade local e injusto com os setores sociais que mais precisam:

isso é uma deformação, outra deformação, como é 100% tarifa o financiamento, o que que acontece, com é que você faz planilha? Então você tem aqui um milhão de usuários-dia..isso aqui gera x, para um custo y. X de dinheiro, de receita, para um custo, gasto Y. Muito bem, só que aqui eu tenho a meia passagem, eu tenho os idosos, eu tenho os carteiros, eu tenho a guarda municipal, eu tenho os juízes, eu tenho oficiais de justiça, os delegados de política, policial militar e civil...bom, 19 no total, deficientes (...)

E conclui:

então, assim, o que é essencial na minha opinião, aposentados, idosos, se dependesse de mim que fazia alguns corte, como alguns estados fizeram o corte socioeconômico, os deficientes com corte socioeconômico como acontece em Belo Horizonte, foi uma das primeiras capitais que fez isso, deficiente sim, mas tem que ter uma avaliação de qual é o grau de comprometimento que esse deficiente produz. O Mario Correa nem vai para fila, para querer que vai ser barrado, "você não tem nenhum impacto de mobilidade, meu filho", entendeu. Então, ou seja, nos finais das contas, tu tá transferindo renda do lascado (...), tu tá transferindo do cara que tá passando fome, que não tem dinheiro para ir atrás entregar um currículo ali, tentar um emprego. Os caras são privilegiados, o que que um delegado de polícia/eu tive uma discussão com o sindicato do Oficial de Justiça...quanto ganha mano? O cara Oficial de Justiça ganha mais de 3 mil reais. (Arnaldo Jordy, 2021)

Percebe-se uma continuidade na ideia que a diminuição na quantidade de gratuidades ajudaria na problemática do sistema tarifário utilizado na RMB. Além disso, o discurso do ex-vereador aproxima-se do exposto pelo advogado José de Alencar, no sentido que esta transferência na responsabilidade de pagamento da tarifa de algumas pessoas com condições físicas totais de locomoção e também condições financeiras, estariam sendo financiadas por sujeitos pertencentes a camadas menos favorecidas, em sua grande maioria assalariados ou até mesmo desempregado.

Esse debate que se deu na Câmara Municipal de Belém em 2004 sobre a revisão das gratuidades opôs o líder do governo Edmilson Rodrigues (PT), vereador Paulo Fonteles (PCdoB) e outros partidos da base governista como o PPS de Arnaldo Jordy, e a bancada do partido do prefeito. Os seis vereadores do PT presentes à sessão votaram contra a retirada das gratuidades (a vereadora Suely Oliveira estava de licença saúde, mas publicizou sua posição contrária a retirada).

Matéria do Jornal *O Liberal* do dia 14 de março de 2004, caderno Painel, pagina 06, intitulada: Eleições medirão efeitos do fim das gratuidades, explicita essa divergência na base do governo e demonstra com clareza cristalina o jogo de interesses e o cálculo racional que os parlamentares fizeram ao definir seu voto, nos moldes da teoria da escolha racional de Anthony Downs que tratamos no segundo capítulo.

O jornalista Raul Thadeu conduziu a reportagem de forma a saber a opinião dos vereadores qual o impacto que o voto que proferiam na votação teria em seus projetos eleitorais – em outubro daquele ano haveria eleições municipais -, tendo em vista o poder de pressão das categorias que perderam o benefício. O jornalista diz que:

“...não foram poucas as advertências feitas pelos vereadores contrários ao projeto – os sete integrantes da bancada do PT e o líder do PP, vereador Sahid Xerfan -, de que o poder de convencimento das categorias prejudicadas, sobretudo dos carteiros, que vão de casa em casa e têm tudo para deslanchar a chamada propaganda boca-a-boca, poderia prejudicar o projeto de reeleição dos parlamentares municipais” (Jornal O Liberal, 14/03/2004, p.06)

O Presidente da Câmara, Victor Cunha (PTB), que votou favoravelmente às mudanças na LOMB demonstrou ceticismo quanto a isso. Para ele o eleitor moderno, mais conscientizado politicamente, não haveria de se pautar por uma votação isoladamente, e acrescentou:

Meu mandato parlamentar e minha gestão à frente deste Poder estão voltados para o interesse da população. Estou convencido de que a iniciativa da Câmara atende aos interesses da grande maioria da população, sobretudo das camadas mais desassistidas, que saberão reconhecer a importância das medidas adotadas pela Casa e premiar a iniciativa dos vereadores que legislaram em seu favor. (Jornal O Liberal, 14/03/2004, p.06)

Já o líder do PT, Alfredo Costa, discorda do vereador petebista. Ele acreditava que seria impossível os apoiadores da retirada das gratuidades saírem ilesos daquele processo:

Não tenho dúvidas de que haverá um ônus eleitoral para quem votou contra trabalhadores. Carteiros, policiais civis, bombeiros e guardas municipais, entre outras categorias, terão seus rendimentos seriamente afetados, já que passarão a pagar ônibus. Portanto, não tenho dúvida alguma de que, inconformadas, essas categorias vão trabalhar contra os interesses eleitorais daqueles que votaram contra elas (...). A resposta àqueles que usurparam o direito dos trabalhadores será conhecida em 3 de outubro, quando forem abertas as urnas da cidade. (Jornal O Liberal, 14/03/2004, p.06)

Corroborando o posicionamento de Alfredo, seu correligionário o vereador Bira Rodrigues chamou de “engodo” a decisão do Legislativo municipal, pois:

Há uma tentativa de fazer crer que tirar a gratuidade de algumas categorias beneficia a população usuária do sistema como um todo, sob a alegação de que as gratuidades oneram a tarifa. A alegação não é falsa. Falso é o benéfico com que acenam e que não se materializará. O efeito redutor do preço, se vier, será, talvez, na próxima planilha de custos, que vai definir o preço do ônibus em 2005. (Jornal O Liberal, 14/03/2004, p.06)

Com o voto favorável à retirada das gratuidades, o líder do prefeito Edmilson Rodrigues (PT), vereador Paulo Fonteles Filho (PCdoB) argumentou que os dados nacionais indicavam que as tarifas dos ônibus subiram em média 200% acima da inflação desde a implantação do Plano Real em 1994, citou um aumento expressivo na carga tributária do setor da ordem de 117,2% após a constituição de 1988 e o preço do diesel foi majorado em 125%, desde o ano 2000, causando impacto de 22% no preço final da tarifa. Ele não descartava a possibilidade de seu voto prejudicar sua reeleição. Alegara que sua preocupação era com um possível colapso do sistema:

Qualquer decisão tomada em plenário pode resultar em ônus ou bônus eleitoral(...). O que nos norteia nesse debate sobre as gratuidades é que nós temos a responsabilidade de evitar que o sistema de transporte coletivo de Belém entre em colapso. (...) aumento da tarifa é sinônimo de crise no setor, produzida, entre outros fatores, pela fuga do usuário de baixa renda dos coletivos da cidade. (...) nós, os legisladores e o governo municipal, temos a responsabilidade de

enfrentar esta situação e a redução das gratuidades se impõe como um remédio amargo para evitar o colapso do sistema e a penalização descabida do usuário de baixa renda, que arca com os custos do benefício às categorias que desfrutam do passe livre nos ônibus” (Jornal O Liberal, 14/03/2004, p.06)

Na entrevista do supervisor do DIEESE, Roberto Sena, esse efeito Robin Hood às avessas apontado pelo saudoso vereador Fonteles também apareceu, merecendo comentário contundente:

(...) Não, não tenho, nem contesto o número. A gratuidade é alta. Bom, quando eu falo que sou contra a gratuidade, eu sou contra a gratuidade só de 23%, deveria ser todo mundo andando gratuito, salário é uma merda, tá bom? Eu tô brincando aqui para te entender o que eu tô dizendo, senão vão dizer "pô, mas tu é"/Não, eu acho só que a gratuidade é tipo a história de...nas filas, você ter lá, como é, nas filas do banco, na fila

**Edson:** [prioridade]

**Roberto:** [prioridade]. A Lei, ela é sábia, quem pensou, pensou. Uma senhora, barrigona, gestante, uma pessoa com deficiência...muito bem, mas eu conheço gente, o filho tá andando, a filha tá andando no shopping e coloca a mãe lá para ir pagar, porque ela pode furar a fila, porra, mermão, aí é sacanagem com quem tá na fila. Mas se tu fores falar né, "ah, mas olha, isso aqui é prioridade", sim, e quem tá duas horas na fila lá para pagar? Muitas vezes, deixando trabalho para fazer, então é, sabe. Então, assim, o vereador ao aprovar a gratuidade, se deixar, eles vão aprovar para todo mundo, era legal, tá bom. "Gratuidade para não sei mais o quê", porque aquilo politicamente é uma coisa boa, tá bom, mas alguém paga por aquilo, quem é que paga? Quem utiliza o transporte e paga passagem. Muitas das vezes o desempregado, já bati isso *n* vezes. Então, esse tipo de comportamento, eu tenho críticas a ela, então, eu não sou contra a gratuidade por ser contra a gratuidade, eu sou contra a gratuidade porque a forma colocada por ela, ela na verdade não ajuda, ela acaba prejudicando. Porque o que acontece, se é verdade que é 23% ou 20% a gratuidade, na hora que tu vai fechar o cálculo da tarifa final, isso tem um peso. (Roberto Sena, 2021)

Esses depoimentos nos fazem lembrar a teoria da escolha racional de Anthony Downs já que a corroboram, na medida em que os atores não tergiversam em externar a racionalidade que preside suas decisões: maximizar os seus benefícios, nem que isso seja feito, conscientemente, às expensas da massa que já é explorada.

Destarte, todas as evidências que encontramos no presente trabalho nos permitem concluir pela necessidade de rever o modelo tarifário da RMB, no seu conjunto, corrigindo as distorções de forma a permitir que o usuário pagante da

tarifa cheia não seja penalizado. Conforme vimos, a Lei Federal de Mobilidade Urbana, a Lei do vereador Joaquim Passarinho e o projeto de revisão das gratuidades caminham na direção de dar mais razoabilidade ao sistema, mas ainda assim se mostraram insuficientes.

## **5. CONSIDERAÇÕES FINAIS:**

O virtuoso processo de redemocratização do país trouxe em seu bojo uma maior participação da sociedade civil na discussão sobre as políticas públicas. A delegação de maiores atribuições aos municípios fortaleceu o poder local e a instância mais próxima dos cidadãos. Foram instituídos mecanismos de participação popular e controle social, tais como as conferências e os conselhos setoriais.

A redemocratização do país foi acompanhada da descentralização de políticas públicas para os municípios e a ocupação desordenada das grandes cidades e a necessidade de prover os cidadãos dos bens e serviços públicos tornaram-se um desafio maior para esse ente federativo.

O processo de abertura política não foi uma concessão, mas resultado da luta de vários segmentos sociais, movimentos democráticos, desde os partidos políticos progressistas até a sociedade civil organizada, e resultou numa maior pressão dos movimentos sociais e de grupos organizados pelos benefícios públicos. Os descontos e gratuidades no transporte público estão inseridos neste bojo. Em Belém não foi diferente. Ocasionalmente direitos a dezessete categorias e/ou grupos de transitarem nos coletivos sem pagar tarifa e, igualmente, após ampla mobilização estudantil, o direito aos estudantes de todos os níveis de ensino a gozarem do benefício da meia-passagem, o que, fatalmente contribuiu para o usufruto do direito à educação a milhares de jovens da RMB.

Atualmente a política tarifária é responsabilidade da Prefeitura de Belém, mas vimos que ela já foi uma atribuição do Governo do Estado, que hoje não tem nenhuma política pública relevante no setor. Além disso, se exige de discutir alternativas ao modelo que só aumenta a exclusão de amplos contingentes populacionais do sistema de transporte.



O propósito da pesquisa não é discutir se há merecimento ou não no gozo destes benefícios por parte dos grupos, mas sim de analisar se o modelo de financiamento é o mais adequado. Se atende aos interesses da maioria e se os governos agem no sentido de corrigir as distorções que, constatou-se, são geradas pelo modelo de transferências dos custos dos benefícios aos usuários pagantes da tarifa cheia.

A democratização trouxe maior participação. Isso é inegável e desejável. Também não se pretendeu deslegitimar atuação dos grupos de interesse na luta pelos benefícios públicos. O que acentuamos é que por mais que haja uma racionalidade de tipo Downsiana - maximização dos benefícios e minimização dos custos - por parte dos grupos de interesse e dos legisladores, essa racionalidade não atende ao interesse público, ou melhor dizendo, ao interesse da maioria. Foi a conclusão após a leitura dos projetos de lei apresentados no parlamento municipal que, na sua totalidade, silenciavam sobre o perverso mecanismo de financiamento dos benefícios. E também após as entrevistas realizadas com os atores relevantes.

Esse mecanismo se torna mais perverso quando consideramos a pauperização da população da RMB, cuja grande maioria é usuária do transporte coletivo e não goza de nenhuma categoria de benefício tarifário. Enquanto grupos com renda muito acima da média do que recebe os belenenses, se beneficiam da gratuidade, conforme mostrado no capítulo 3.

Lowi (1964) chama isso de política distributiva, aquela onde os interesses corporativistas prevalecem. Isso restou muito evidente na análise dos discursos dos vereadores quando da votação da emenda à Lei Orgânica que propunha retirar algumas gratuidades. Com destaque à bancada do PT, cujo líder Alfredo Costa chegou a vaticinar que os grupos de interesse inviabilizariam a reeleição dos parlamentares que votassem pela retirada das gratuidades e, em sua visão, “contra os interesses dos trabalhadores”.

Na visão do líder petista, a categoria “trabalhador” é exclusiva daqueles que pertencem à alguma organização. Aquele que não pertence a nenhum movimento ou sindicato, não é considerado trabalhador, é o que se deduz. Sobre a previsão eleitoral, sua excelência errou, pois, a taxa de renovação dos mandatos foi a mesma entre os que votaram a favor e contra a retirada das

gratuidades. Na bancada corporativista do PT, dos 7 vereadores, 4 não se reelegeram em 2004<sup>9</sup>.

Acredita-se que o poder público poderia discutir ações articuladas para minimizar os impactos deste modelo tarifário que esta pesquisa demonstra gerar desigualdades. Em que pese as ponderações do advogado José de Alencar quanto à baixa arrecadação do Município de Belém, uma ideia seria o subsídio estatal para a meia-passagem estudantil via os orçamentos das próprias secretarias de educação. Desta forma, se evitaria o problema apontado por Miguel Jacob (2018) que ocorre em São Paulo, onde o subsídio acaba nos bolsos do setor empresarial.

É preciso que haja diversidade de financiamento, inclusive, buscando compreender modelos que já são implementados em outras cidades brasileiras, onde o orçamento público contém rubricas para custear o transporte público. Um subsídio que atendesse ao interesse do usuário, especialmente os de baixa renda. Uma forma de aumentar a arrecadação municipal foi defendida pelo então prefeito de São Paulo Fernando Haddad (PT), em 2012, proposta elaborada por pesquisadores da Fundação Getúlio Vargas-FGV, antes de eclodirem os protestos de Junho de 2013 contra o aumento de R\$0,20 na tarifa dos transportes em São Paulo.

Foi proposta a municipalização da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (CIDE), um tributo do parecido com contribuição especial de competência exclusiva da União previsto na Constituição Federal, de natureza extra fiscal e de arrecadação vinculada que incide sobre a importação e comercialização do diesel, gasolina e derivados. Entretanto, a proposta não foi adiante, pois não encontrou eco na gestão da presidenta Dilma Rousseff<sup>10</sup>.

Com a receita vinda da CIDE, uma medida seria a prefeitura viabilizar o Fundo Municipal de Transportes, previsto na Lei Orgânica desde 1990 - e nunca implementado - para que o tesouro municipal arcasse com parte destes custos, socializando os custos dos benefícios. É verdade que alterações tributárias como a proposta pelo Prof. Haddad dependem de um arranjo que envolve muitos

---

<sup>9</sup> <http://eleicoes.folha.uol.com.br/folha/especial/2004/eleicoes/04278v.html>

<sup>10</sup> Disponível em <https://piaui.folha.uol.com.br/materia/vivi-na-pele-o-que-aprendi-nos-livros/>. Acesso em 27/10/2021.

atores de diferentes esferas, entretanto, ela encerra a ideia de que a solução para a questão dos transportes passa pelo envolvimento dos três níveis de governo, tese a qual tem-se concordância.

Ainda que reconheça diferenças importantes no modo de governar dos diferentes prefeitos que governaram a cidade de Belém, especialmente a gestão do único oriundo dos quadros da Esquerda, Edmilson Rodrigues (PT) é imperioso constatar a continuidade na falta de transparência no debate público sobre transporte e a inexistência de soluções para a questão do financiamento das gratuidades e descontos tarifários. Na prática, verificou-se que, independentemente de quem seja o maestro, a orquestra continua tocando no mesmo ritmo.

Nesse sentido, jogar luz sobre o tema contribui para o aperfeiçoamento da política, para ser mais transparente possível a partir de um efetivo controle da sociedade. Então, urge que sejam realizadas conferências, seminários e que o Conselho Municipal de Transportes seja um efetivo espaço de representação popular e de discussão sobre a Política Pública e não um órgão que se reúne apenas para homologar a tarifa (SANTOS JUNIOR, 2007)

Há clareza que o problema dos transportes de Belém não se resume e nem é ocasionado apenas pelos excessos dos benefícios tarifários concedidos. Mas há também o entendimento que a revisão deste modelo por parte dos governos é um bom começo para a construção de um sistema de transporte mais justo e inclusivo.

A política tarifária de uma política pública fundamental como a de transportes, que assegura o direito constitucional básico de ir e vir aos cidadãos, não pode ser capturada por interesses particularistas e nem funcionar como uma anti-transferência de renda. Antes de ser um mecanismo de concentração da renda, a tarifa de transporte deveria se enquadrar no tipo redistributivo de Lowi (1964), onde os custos seriam concentrados nos mais abastados e os benefícios socializados entre os que mais necessitam.

Em Belém do Pará, o Robin Hood precisa voltar às suas origens de justiça social, pois no século XXI, na capital da Amazônia, periferia do capitalismo nacional, ele - que se notabilizara na idade média por desapossar os bens da nobreza para dar aos servos – rasgou o contrato social e se aliou ao Leviatã para promover a opressão dos fracos pelos fortes.

## 6. REFERÊNCIAS

### 6.1 REFERÊNCIAS DOCUMENTAIS:

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DAS EMPRESAS DE TRANSPORTES URBANOS-NTU. Novas tendências em política tarifária. Relatório Final. Brasília, 2005.

BELÉM, Lei Orgânica do Município. 2.ed. Belém: CEJUP, 1994.

BELÉM, Lei 7873 de 11 de março de 1998. Cria o Conselho de Transportes do Município de Belém e dá outras providências.

BELÉM, Lei 8138/2002 – Emenda à Lei Orgânica de Belém, 2002.

BRASIL. Lei nº10.257, de 10 de julho de 2001. Estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências.

BRASIL. Lei nº12.587, de 03 de janeiro de 2012. Estabelece as Diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. Proposta de barateamento das tarifas de transporte público. Brasília, 2006. Disponível em [http://www.ntu.org.br/novosite/arquivos/BarateamentoTarifas\\_SEMOB.pdf](http://www.ntu.org.br/novosite/arquivos/BarateamentoTarifas_SEMOB.pdf)

Jornal Diário do Pará, de 11/03/2004.

Jornal *O Liberal*, de 11/03/2004.

Jornal *O Liberal*, de 14/03/2004.

PARÁ, Lei 7573 de 01 de dezembro de 2011. Cria o Núcleo de Gerenciamento do Transporte Metropolitano e dá outras providências.

### 6.2 REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

ABERS, Rebecca Neaera; SILVA, Marcelo Kunrath; TATAGIBA, Luciana. "**Movimentos sociais e políticas públicas:** repensando atores e oportunidades políticas." *Lua Nova: Revista de Cultura e Política* (2018): 15-46.

ANDRADE, Paulo. **As novas formas políticas e constitucionais da municipalização.** Brasília. Ed. OGB.1991.

CARNEIRO, Carla B. L. & COSTA, Bruno L. D. **Inovação institucional e accountability:** o caso dos conselhos setoriais. Anais do VI Congresso Internacional Del CLAD sobre la Reforma Del estado y de la Administración publica, Buenos Aires, Argentina.5-9 nov. 2001.

COMPARATO, Fábio Konder. Sobre a Legitimidade das Constituições. **Revista Latino-Americana de Estudos Constitucionais**, v. Nº. 5. 2005.

COSTA, Hildete Braz da Silva. **História Oral da meia-passagem**: A experiência dos militantes estudantis da UFPA, 1975-2005. 58 f. Monografia (Graduação em História) UFPA, Pará, 2005.

DOWNS, Anthony. **Uma teoria econômica da democracia**. EDUSP. São Paulo, 1999.

FIGUEIREDO, Marcus. **A decisão do voto**: democracia e racionalidade. Editora UFMG, Rio de Janeiro: IUPERJ, 2008.

GOMIDE, Alexandre de A. **Transporte Urbano e inclusão social**: Elementos para políticas públicas. Brasília. IPEA, 2003.

HOROCHOVSKI, R. & CLEMENTE, A. **Democracia deliberativa e orçamento público**: Experiências de participação em Porto Alegre, Belo Horizonte, Recife e Curitiba. Disponível em: [https://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0104-44782012000300007&script=sci\\_abstract&tlng=pt](https://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0104-44782012000300007&script=sci_abstract&tlng=pt). Acesso em 15/04/2021.

LAMOUNIER, Bolívar. **A era FHC**: um balanço. São Paulo. Ed. Cultura, 2002.

LAUANDE, Milene Risuenho. **Os planos diretores de Mocajuba e Baião**: Em busca de instrumentos urbanísticos e de gestão para além do estatuto da cidade. 119 f. Dissertação (Mestrado Núcleo de Altos Estudos Amazônicos) UFPA, Pará, 2009.

LEVIATÃ (1651). Trad. Eunice Ostrenky. São Paulo: Martins Fontes, 2003.

LOWI, Theodore. American Business, Public Policy, **Case-Studies and Political Theory**. World Politics, vol. XVI, 1964.

Lüchmann, Lígia Helena Hahn. "Interfaces socioestatais e instituições participativas: dimensões analíticas." Lua Nova: Revista de Cultura e Política (2020): 13-49.

MERCÊS. Simaia do S.S. **Mudanças e continuidades na provisão do transporte coletivo em Belém**. XII Encontro da ANPUR, Belém (PA), 2007.

MOTTA, Juscelino. **A municipalização e os impostos após a constituinte de 1988**. Ed. PUC-MG. Belo Horizonte. 1992.

OLSON, Mancur. **A lógica da ação coletiva: Os benefícios públicos e uma teoria dos grupos sociais**. EDUSP. São Paulo, 1999.

Pires, Roberto, and Alexander Vaz. **Participação social como método de governo?** Um mapeamento das " interfaces socioestatais" nos programas federais. **No. 1707**. Texto para discussão, 2012.

RIBEIRO, Giovani Espíndola. **Transporte Público como direito social: Regulação e financiamento do transporte por ônibus municipal em São Paulo de 1988 a 2005.** 137 f. Dissertação (Mestrado em Ciências Políticas) UNICAMP, São Paulo, 2005.

ROLNIK, Raquel. **É possível uma política urbana contra a exclusão?** In: MAGALHÃES, I.; BARRETO, L.; TREVAS, V. (Orgs.). *Governo e cidadania: balanço e reflexões sobre o modo petista de governar.* São Paulo: Fundação Perseu Abramo, 1999, p. 121-128.

ROLNIK, Raquel. **O que é Cidade.** 4ª ed. Rio de Janeiro: Brasiliense, 2004 (Coleção Primeiros Passos).

SAFFIOTI, Heleieth IB. "Violência de gênero no Brasil atual." **Estudos feministas** (1994): 443-461.

SCHERER-WARREN, I. **Movimentos Sociais e/no Estado: Nexos para uma política emancipatória.** Ciclo de Seminários Movimentos Sociais e Democratização do Estado. Brasília, 2012.

SANTOS JUNIOR, Edson Matos dos. **O papel do conselho municipal de transporte na definição da tarifa dos transportes coletivos de Belém no período entre 1999 a 2004.** 45 f. Monografia (Graduação Ciências Sociais) UFPA, Pará, 2007.

SILVA, Francisco Carlos da Cruz. **Controle social: reformando a administração para sociedade.** OeS v.9 n.24, São Paulo, 2002.

VALADÃO, Camila Costa. "**Política Social na América Latina: tendências contemporâneas.**" *Argumentum* 11.2 (2019): 151-162.

VELOSO, Zeno. **A organização constitucional dos conselhos municipais.** Belém. *Jornal "O Liberal"*. 12/02/04. Página 23.

VELOSO, Zeno. **Parâmetros político-institucionais do país.** Belém. *Jornal "O Liberal"*. 12/02/05. Página 10.

WEFFORT, Francisco. **Accountability: a administração gerencial dos conselhos municipais no Brasil.** Mimeo. Departamento de ciência política da USP. São Paulo. 2005.

## 7. APÊNDICE

### Transcrição da entrevista n° 1

**Entrevistado: Milene Risuenho Lauande**

**Data: 29/09/2021**

**Local: Residência da entrevistada**

**Edson:** Vamos iniciar a pesquisa com a professora Milene Lauande, é uma pesquisa de dissertação de mestrado da faculdade Latino-Americana de Ciências Sociais, maestria Estado, Governo e Políticas Públicas, promovido pela fundação Perseu Abramo. Projeto de pesquisa é: As relações Estado x Sociedade Civil na concessão de subsídios na política tarifária do transporte público em Belém (PA) no período de 1990-2000. Foi um período muito rico de mobilização social, onde algumas categorias conseguiram gratuidade/desconto, e a Milene hoje professora, era estudante, militante do movimento estudantil União Metropolitana dos Estudantes Secundaristas (UMES), portanto lutava, foi nesse período a luta da meia passagem, seus reflexos. A nossa entrevista é para remontar esse período e como os estudantes viam essa discussão tarifária. Poderias falar um pouco da tua trajetória na UMES? Do teu histórico.

**Milene:** Primeiro obrigada, pra mim é uma honra ser entrevistada para um debate tão importante, vou dizer, deixar registrado que meu projeto de doutorado também é sobre transporte público. Bem, o movimento estudantil estava em uma efervescência muito forte, eu tinha entre 16 e 17 anos, presidente do grêmio estudantil, ao entrar já tinha uma década de luta pela meia passagem, uma geração que não conheci. Porém foi nessa gestão que se consolidou, é bom deixar registrado que não foi nesse momento a conquista total, foi uma década de luta, mobilização para sair a meia passagem...

**Edson:** A luta era pelo passe livre ou meia passagem?

**Milene:** Tinha o debate, mas no momento o passe livre foi diminuindo, o momento era garantir a meia passagem. Além da organização social do movimento secundarista e do universitário, aqui vai uma análise muito pessoal, muito mais forte do movimento secundarista, fechar as escolas, ir andando ao centro, as escolas da periferia desciam na almirante barroso e iam andando era muita mobilização. Escola Pedroso, Lauro Sodré, Cordeiro de Farias, as escolas paravam, se juntavam, enfim. O debate era... foi um aprendizado que levei para vida, sobre a política tarifária. Quando tivemos que sentar com o sindicato dos trabalhadores, dos patrões, o advogado José Maria Quadros de Alencar, advogado do sindicato dos trabalhadores rodoviários, ele fez um curso. Falávamos “queremos meia passagem!” mas quem pagava? Vai sair do empresário? É o Estado que paga? Aí fomos entender que existia um sistema que quem alimenta o

transporte público, no nosso caso modal ônibus quem alimenta é o usuário, então o usuário, do trabalhador ao desempregado, é ele quem mantém, quem não utiliza o transporte, não financia.

**Edson:** Naquele momento vocês já tinham esse debate?

**Milene:** Já iniciou, quando ele (José de Alencar) mostrou a planilha que até hoje fica na minha cabeça, onde absolutamente tudo entrava no cálculo do valor total da passagem, até a graxa que gastava em cada viagem, tudo isso era levado em consideração, trocas de pneus, salário, gratuidades, ia para uma planilha e se calculava o valor da passagem. Éramos novos demais, era muito confuso, queríamos a meia passagem, quem vai pagar ou não? Não nos perguntávamos.

**Edson:** Esse é mais ou menos o cerne da nossa questão, por que na época não se tinha a preocupação para quem vai o ônus da questão, certo? Quem iria pagar.

Milene: Isso é um debate que recentemente o Haddad fez, horrível falar isso, mas na entrevista feita para o Bial, se fores ver, ele fala daquele movimento recente, dos R\$ 0,20 centavos da passagem. Ele entra nesse debate, não era que não queríamos saber para quem ia esse gasto, é porque não havia discussão, era uma caixinha fechada, de uma relação promiscua entre o capital, que é um processo de concessão pública da prefeitura que tem mais de 30 anos essa lei, que não é visitada... E quero dizer que hoje tem duas linhas de pesquisa sobre transporte público, quero citá-las. Uma é a da professora Patrícia Bitencourt, ela diz que não tem subsídio estatal para transporte público, direto. E tem outra tese do Juliano Ximenes, que não é bem assim, que tem subsídio, isso eu estou pesquisando, mas qual é esse subsídio? Veja, não estou falando do asfalto, do trânsito, do BRT, que ajuda, não é? Estou falando de subsídio direto. Ela (Patrícia Bitencourt) diz que aqui em Belém não tem, para que o transporte melhore, que barateie a passagem. É uma coisa interessante, nosso sistema de transporte público é altamente sucateado, a população diz logo não presta...

**Edson:** Você avalia negativamente o transporte público de Belém?

**Milene:** Muito negativa... Primeiro pela qualidade do serviço, depois pelo alto custo da passagem. Hoje tem uma parcela da sociedade que ela não usa o sistema por que não tem condições, ou ela anda ou vai de bicicleta, por que é caro e eles não conseguem utilizar, no fim do mês pesa. E esses trabalhadores e estudantes, eles estão fora do sistema (...)

**Edson:** Eles procuram escola de bairro por não poder estudar longe...

**Milene:** Sim, nesse caso da meia passagem, mas o trabalhador de modo geral. Se você andar 17h no centro, você ver várias pessoas, de bicicleta, então o que é isso? A construção civil voltando pra casa. 70% são homens de bicicleta, as mulheres usam o sistema. Então quem está mais pobre na pirâmide de Belém? É a mulher. Se for pegar



índice de pobreza, salário, e elas usam o transporte principalmente para deslocamentos longos.

**Edson:** Entendi. Vamos voltar décadas atrás. Quando era dirigente do movimento estudantil e vocês lutavam pela meia passagem, naquele momento o valor cobrado já era motivo de questionamento? Os estudantes não conseguiam ir para escola, etc.

**Milene:** Sim, falávamos que o valor era alto, principal argumento, o direito de estudar é constitucional, em alguns lugares existia, mas não tinha uma lei. Além da qualidade do serviço. Olha gente, o que tinha de alunos que não iam para escola por não ter dinheiro para meia passagem não é brincadeira, até hoje. Então a efervescência do movimento, fizemos uma das maiores passeatas que Belém já teve até hoje, não lembro de ter visto, a gente perdia assim, parecia um mar de estudantes na rua. Aí havia negociações, sentava governo, prefeitura e sindicatos. O movimento estudantil fazia questão do sindicato dos trabalhadores estarem lá, por que eles sabiam mais que a gente, éramos jovens, e como o advogado dava acessória, a gente se juntava. Então era isso, valor e qualidade, concomitante a isso que depois fomos entender quem alimentava o sistema, pensávamos lá atrás que o governo ia pagar, tirar de algum lugar e pagar, mas aí fomos descobrir que não. Que quem paga não é o governo nem o empresário, mas isso no fim do processo.

**Edson:** Hoje, duas décadas depois, continuas defendendo a meia passagem?

**Milene:** Sim, eu defendo o passe livre. Precisamos discutir os subsídios, pois transporte público... Em 2015 foi aprovada um PEC que coloca o transporte público tão essencial quanto a Educação, saúde, essencial como quanto. Então o transporte é uma necessidade básica do ir e vim, uma cidade com modelo e sistema capitalista como este nosso se não temos transporte de qualidade afeta pobre e ricos, bem mais os pobres. Então O transporte público em 2015 se tornou na constituição brasileira o alvo fundamental para a vida do brasileiro, assim como saúde e educação. Então eu discuto passe livre para estudantes de escolas públicas, já para os estudantes de escolas particulares eu defendo a meia passagem. Vamos pegar um estudante do colégio Marista ele não usa muito, mas às vezes usa, então (...) A gente precisa discutir com a população, com os usuários, por que somos nós que pagamos, tudo está embutido. Assim, defendo o passe livre, subsidio estatal a essas concessões e maior fiscalização do poder público (...) Na verdade professor Edson Junior, eu defendo a estatização do transporte público, frota pública e pronto. Por exemplo, se pegar o Rio de Janeiro, R\$ 8,80 e depois de 50 anos fizeram uma licitação, opa, como um empresário tem concessão todo esse tempo, no mínimo o Ministério Público tinha que fazer algo. Aqui em Belém não tem licitação, tem a lei municipal que prevê essa série de coisas e não é seguida, uma única lei que rege esse processo. Precisamos visitar essas regras.

**Edson:** Quais os grupos você acha que deveria receber concessões no transporte público? Além dos estudantes, claro.

**Milene:** Olha, pra mim é passe livre para os estudantes. Na verdade professor Edson Junior, eu defendo a estatização do transporte público, como o SUS, a educação, frota pública.

**Edson:** Tem cidades que tem, não é? Mas funciona como regulador certo? Para fazer um paralelo.

**Milene:** Isso, tem sim, eu defendo essa estatização. Dessa forma não dá.

**Edson:** Existe uma discussão sobre o custo dos subsídios e não cair apenas sob os usuários pagantes, por exemplo o vale-transporte que o patrão dá...

**Milene:**

É, é meio a meio...

**Edson:** Quando tu pegas isso e joga no orçamento do município tu estás ampliando a base de financiamento, pegando todo mundo, inclusive o que não usa o transporte público, só que como o imposto no Brasil é regressivo tu acabas em alguma medida penalizando os mais pobres, que é quem mais paga impostos no Brasil. Pois não existe justiça tributária no país...

**Milene:** Eu não sou especialista em tributação, mas por exemplo, o IPVA difere de um carro velho de um carro novo, uns pagam menos, outros pagam mais. Tu podes tirar alguma dali e colocar no sistema de transporte, por exemplo, ele não é usuário e qual é o outro debate também, a gente não pode esquecer nunca disso... é uma obrigação nossa, defender o modal-ônibus, não só ele, em nossa região, o hidroviário, a bicicleta, eu não sou muito entusiasma do moto-táxi, não concordo.

**Edson:** Nem transporte individual, tipo UBER?

**Milene:** Também não concordo. Eu lembro de um debate do senador Lindeberg foi criticado por que o transporte por aplicativo gerava empregos, mas a que custo? Nesse modelo rodoviário que a gente foi principalmente a partir da década de 1950 no país, o desenvolvimento das cidades, o Brasil se tornou um país urbano, as metrópoles cresceram, o ônibus se tornou o principal transporte coletivo. E o que eu penso? Quando a gente faz as críticas, não é por que a gente está propondo outras alternativas a esse modelo, e sim por querer melhora-lo para que mais pessoas possam usar e menos carros circulem nas ruas. Pois isso é questão ambiental em todos os sentidos. Então eu sou uma defensora do transporte público coletivo e no caso da nossa cidade, defendo o modal-ônibus...

O desempregado paga tarifa cheia, eu não sou contra as gratuidades, acho até que pode ter mais, porém, precisamos avaliar a importância para a sociedade. É importante

policial? É importante não sei o quê? Tudo bem, o que eu estou discutindo é o financeiro da questão.

**Edson:** Você sabe quantas categorias recebem descontos e gratuidades no sistema de transporte de Belém.

**Milene:** Não tenho certeza, mas tinha correios, policiais, agentes prisionais, tinha todos militares, polícia civil, militar, bombeiro em serviço.

**Edson:** Você acha justo? Que todos esses grupos sejam beneficiados com a gratuidade?

**Milene:** Olha, eu não começaria por aí, primeiro por ser contra a retirada de direitos de alguém, até por que são trabalhadores assalariados que ganham poucos e são importantes para o país. Eu começaria por uma outra discussão, a do financiamento público do transporte público. Eu começaria pela relação promíscua da concessão, não existe licitação a mais de 30 anos. Eu ia nesse gargalho, da relação entre Estado e o Capital. Eu ia discutir com a sociedade, financiamento transporte público. Melhorar a qualidade, pelo contrário eu discutiria o passe livre, para estudantes que eu defendo...

**Edson:** É, no rio de janeiro, já existe... Até mesmo o estudante com uniforme não paga.

**Milene:** Sim, isso até estimula o aluno a andar uniformizado.

Eu não entraria no detalhe que são muitos grupos beneficiados pelas gratuidades, que o usuário paga, eu começaria, ao contrário...

**Edson:** É, mas hoje o modelo é esse, quem paga pelos subsídios são os usuários que pagam tarifas cheias.

**Milene:** Pois é, mas não temos que reforçar a ideia de jogar um contra o outro, o pobre contra o pobre, tá errado, por que a gente cria um conflito e eu sou contra a retirada de direitos. É um direito.

**Edson:** Não ver isso como um privilégio?

**Milene:** Não vejo como privilégio, eu luto para que aquele trabalhador desempregado a tarifa seja mais baixa para que caiba no bolso dele. Quer dizer, no desempregado nenhuma tarifa cabe, mas que cada vez mais, uma camada grande não tem condições de pagar ônibus, aí recorrem a outra alternativa como a bicicleta. Que é o principal deles, até um tempo atrás era moto. Como o Brasil deu uma alavancada de crédito, de emprego, você viu uma alavancada de motos, por conta dos governos Lula e Dilma. Hoje não está mais assim. É a bicicleta e a cidade não está preparada para bicicletas. E outra, nós não temos uma política de transporte pública metropolitana, não existe, é uma falácia. Existe o núcleo de transporte, de gerenciamento, mas não opera. Não existe um pensamento metropolitano de transporte público, pois é bom pensar nisso, pois existe uma camada de estudantes que vem de municípios da região metropolitana estudar em Belém, sejam secundaristas, universitários.

**Edson:** Tinha alguma articulação dos estudantes com outros grupos que também pressionava por subsídios de transporte.

**Milene:** Não, não foi uma luta muito dos estudantes, pela meia passagem. Nosso objetivo maior era trazer outros estudantes de outros municípios, de Ananindeua, Marituba, é bom frisar bem isso, quando a meia passagem foi aprovada e efetiva, houve um processo de efervescência de luta estudantil, era o início da redemocratização do país, concomitante a isso, veio o fora Collor, então o movimento estudantil estava efervescente, havia muitos grêmios estudantis, o movimento estudantil saiu vitorioso, certo, conseguiu a meia passagem, éramos adolescentes, imagina uma menina de 15 anos, 16 anos, sentando com o prefeito, empresários para falar, muitas coisas eu não entendia, então o advogado do sindicato dos rodoviários, dr.. Alencar, nos auxiliava.

**Transcrição da entrevista nº 2****Entrevistada: Ana Júlia Carepa****Data: 05/10/2021****Local: Residência da entrevistada**

**Edson:** Bom dia, Ana, essa entrevista com você faz parte do projeto de pesquisa As Relações Estado e Civil na Concessão de Subsídios nos Transportes Públicos de Belém do Pará, no período de 90 a 2000. Essa é uma pesquisa de conclusão de maestria Estado, Governo e Políticas Públicas da Faculdade Latino-americana de Ciências Sociais, e você foi escolhida – já agradecendo a sua disposição também de colaborar com nosso trabalho – porque você apresentou quando vereadora de Belém, nessa época, um projeto de emenda a lei orgânica de município para garantir o direito a meia-passageira para estudantes de seminários e institutos ideológicos, né. Então eu queria começar essa entrevista, pedindo para você contar um pouco da sua trajetória desse período, você foi parlamentar em Belém, pelo Partido dos Trabalhadores, e para você apresentar um pouquinho, se desse, para gente essa trajetória dessa época. Você foi uma mulher que teve muitos cargos, muitas funções públicas né, mas para o nosso objetivo da nossa pesquisa, nos interessa muito a sua atuação neste período no parlamento municipal.

**Ana:** Certo. Bom, primeiro bom dia, parabenizar pelo trabalho, muito importante, isso em fazer uma pesquisa que é fundamental para entender melhor tanto a questão do subsídio em relação a meia-passageira, as isenções, na questão do custo do transporte para a população, quanto na questão também da atuação dos parlamentares de Belém. Bom, essa foi a minha primeira função pública eletiva, vereadora de Belém, primeira vez que me elegi na vida, inclusive fiquei grávida na campanha, foi uma situação muito interessante, e eu tinha uma militância muito forte no movimento popular, no movimento sindical bancário, eu sou bancária né, de oposição na época, e sempre participei das lutas sociais em defesa dos direitos dos trabalhadores e foi assim o meu mandato, foi pautado por isto, foi pautado sempre na defesa dos trabalhadores, na defesa dos direitos do nosso povo, na defesa por...que o poder público chegasse aonde ele é mais necessário, onde o povo mais precisa do poder público. E foi por isso, inclusive, que eu fui procurada pelos estudantes de teologia, para que esses estudantes pudessem alcançar um direito que já estava na lei orgânica do município, que era o direito a meia-passageira, mas porque, por um preciosismo, como eu coloco na justificativa do projeto, dos empresários, eles não estavam garantindo esse direito e eu fiz uma emenda a lei orgânica para tornar esse direito explícito, tanto aos estudantes de teologia, de seminários, fossem escolas públicas ou escolas autorizadas pelo poder público. Esse

é...com uma pequena correção na redação da lei, ela foi aprovada, então, foi uma coisa importante para garantir os direitos aos estudantes de teologia e de seminários.

**Edson:** Tu eras vereadora quando foi aprovada a passagem no município?

**Ana:** Não. Quando foi aprovada a meia-passagem no município, eu não era vereadora, participei da luta, mas não era vereadora de Belém ainda.

**Edson:** E você defendeu a meia-passagem na época.

**Ana:** Defendi a meia-passagem. Defendi a meia-passagem.

**Edson:** Para todos os estudantes né.

**Ana:** Sim, com certeza. Foi uma luta dos estudantes, uma luta que ganhou as ruas, que ganhou a sociedade.

**Edson:** Entendi. E o sistema de transporte público hoje, como é que você dá/como é que você avalia esse sistema de transporte, numa perspectiva mais geral, não só a questão tarifária.

**Ana:** Pois é, hoje eu tenho mais clareza da necessidade de nós termos um sistema de transporte melhor. Primeiro, existe uma necessidade em relação às tarifas, de nós termos, por exemplo, um fundo público que subsidie as tarifas, nós temos também a necessidade de termos um sistema de transporte de tráfego na nossa cidade, principalmente pela questão geográfica de Belém, de termos um centro histórico, onde se afunila, um centro histórico onde, por exemplo, muitas linhas de ônibus se dirigem ao centro histórico e onde tem um projeto que limitava esse número de linhas para o centro histórico. Eu sou conhecedora desse projeto, onde esse...existiam terminais de integração, onde ônibus que vinham, não só de distritos Icoaraci, que é Belém, mas é um distrito de Belém, de Mosqueiro, de outros distritos e de bairros mais distantes, e de Ananindeua, que é região metropolitana, e eles...onde tinham terminais de integração, as pessoas trocavam de ônibus, sem cobrar outra passagem, sem pagar outra passagem, usando o bilhete de integração, o bilhete único, seria uma Ação Metrópole. Só que, acabou que ele não teve continuidade, acabou tendo uma descontinuidade, inventaram um projeto que não estava previsto, foi o...

**Edson:** BRT.

**Ana:** O BRT, que até hoje não foi concluído, e realmente não estava projeto, e por isso, por não estar projetado ele não funciona a contento. Esse é um problema da não continuidade dos projetos, eu sou arquiteta e digo que os projetos que não tem continuidade, quando eles não são planejados corretamente, eles tem essa falha grave. Então realmente precisa ter algo para melhorar o tráfego, para melhorar o trânsito e para melhorar o custo para aquela população mais pobre, para ter mais ciclo faixa em Belém, porque é um absurdo uma cidade não ter ciclo faixa que garantam a população

andar de bicicleta de forma segura...sem que o povo seja atropelado e sofra consequências, não só acidentes, mas também tenha sua vida preservada né.

**Edson:** Outra pergunta, agora relacionada a tarifa especificamente, esse valor que é cobrado R\$3,60, tu achas que ele é justo considerando a qualidade do serviço que é oferecido? E também considerando as condições econômicas da população de Belém.

**Ana:** Olha, veja bem, eu não posso ser leviana tá, eu não tenho hoje, nas condições atuais, eu não tenho um estudo, um conhecimento, eu não fiz/aprofundei na pesquisa para saber, não tive acesso a todos os elementos que me permitam dizer “ah, olha esse valor está alto” ou “esse valor está pequeno, está baixo”. O que eu posso dizer, a população de Belém, uma parte muito grande da população de Belém tem baixo poder aquisitivo, isso é fato, isso é real. O que eu posso dizer também, a qualidade do nosso transporte coletivo é ruim, isso também é fato. O que eu posso dizer, nós precisamos de ciclo via, ciclo faixas, porque boa parte da população poderia estar andando de bicicleta, poderia estar se locomovendo

**Edson:** [pro trabalho, pra escola

**Ana:** pro trabalho, pra escola com garantia, com qualidade, com segurança, desta forma. Então, os ônibus poderiam ser de melhor qualidade. Então, assim, eu acho que são vários fatores que poderiam ser vistos e desta forma, porque, veja bem, desta forma nós poderíamos ter uma tarifa justa e que a população possa pagar. Porque assim, todas as meia-passagem, as isenções, elas impactam no preço da passagem, isso que a gente tem que entender, a população tem que entender, quanto mais isenções, quanto mais meia-passagens, quem paga isso é o trabalhador, porque isso impacta, o cálculo da passagem el é feito dessa forma. É por isso que eu digo

**Edson:** [como vocês encararam esse debate, naquela época que você apresentou isso?

**Ana:** Pois é, naquela época, nós não tínhamos tanto essa noção disso, nós entendíamos que tinha que ter um fundo público para subsidiar isso, porque não pode ser o trabalhador a pagar essa conta. Por isso que eu disse no início, tem que ter um fundo público que subsidie, não é justo que o trabalhador pague essa conta. Então, o cálculo que tem que ser feito, não deve cair no colo do trabalhador, então nós precisamos alterar essa forma de cálculo, essa é uma medida.

**Edson:** Então na época não havia essa preocupação?

**Ana:** Não havia preocupação de alterar, entendeu. Então, há necessidade

**Edson:** [então, os projetos de lei, todos que eu li, nenhum fazem referência

**Ana:** [é verdade, nenhum

**Edson:** 100%, não foi só o seu projeto, todos os vereadores que apresentaram, nenhum identifica o que seria a fonte de financiamento desse benefício. Na verdade, o parlamentar apresenta o projeto põe para votação no legislativo, e o executivo, como

regra. Na verdade, a minha pesquisa ainda não chegou a ver quais foram sancionados ou não, eu não cheguei a pesquisar. Mas na proposição, o legislador não demonstrava uma preocupação com esse financiamento.

**Ana:** Qual seria a fonte?

**Edson:** Isso.

**Ana:** Isso realmente, quero lhe dizer que tem que ser uma preocupação, porque veja bem, isso foi em 93, estamos falando aí de quase 30 anos, 18 anos, é muito tempo, ainda não estava/ainda não tinha lei/28 anos, pois é quase 30 anos. Então nós estamos falando de um momento que não tinha lei de responsabilidade fiscal ainda, nós estamos falando de outro momento. Neste momento, agora, nós temos que ter essas preocupações, nós não podemos mais fazer as proposições sem pensar nos impactos dela. Hoje, nós temos que ter essa noção, agora entendendo também, já que há uma necessidade, existe também uma população grande que tem uma dificuldade de pagar, então nós temos que ter o poder/quem é que tem condições? É o poder público. Então o poder público tem que arcar, não tem outro a arcar, entendes, então tem que ter soluções que envolvam o poder público, essa é o formato que tem que acontecer. E são várias as soluções, tem que envolver várias formas, seja garantindo mais ciclo faixas para garantir que mais pessoas possam usar a bicicleta com segurança, seja garantindo uma solução de transporte melhor, onde as pessoas possam usar o bilhete único, e não precisar pagar quatro passagens para ir e vir, apenas uma, né. Seja também, de forma que o custo da passagem seja justo, então são vários os formatos de intervenção pública, que permita que o transporte e o custo de transporte seja justo para população. Ou seja, nenhuma delas é isenta a participação do poder público, todas envolvem o poder público e é claro, a sociedade, não tem solução que seja sem participação da sociedade, todas tem que ter a participação da sociedade.

**Edson:** Muito bom. E assim, em relação aos grupos que são beneficiados por esses benefícios, tem ideia de quais sejam, e se acha justo que todos esses grupos recebem, por exemplo, tem policiais a paisana, trabalhador dos correios...

**Ana:** Tem vários grupos que eu acho absolutamente justo, os policiais porque eles precisam se locomover mesmo

**Edson:** [mas o professor também precisa

**Ana:** Sim, o professor também precisa, mas acho que ele recebe o ticket. Porque o policial precisa muitas vezes por dia, porque ele recebe/ele precisa ir para um lugar, depois ele precisa/ o professor, ele vai dar aula num lugar específico, ele não vai ter que ir diversas vezes para escola. Muitas vezes, o policial precisa se locomover diversas vezes, ele tem uma função diferente, como o próprio carteiro, entende. Então tem situação distinta do trabalhador, o estudante também tem, já o estudante tem que ir pra



escola, tem, mas muitas vezes ele tem que ir fazer trabalho. O estudante, ele é jovem, então tem muitas vezes que ele também tem que fazer atividades esportivas, né, então o estudante também, e um estudante/ não podemos pensar o nosso jovem apenas como alguém que vai para escola, nós temos que garantir para a juventude, o acesso a cultura, o acesso ao esporte, o acesso ao lazer. Porque a nossa juventude precisa se alimentar completamente, alimentar a mente, alimentar o corpo, alimentar a alma, então nós precisamos garantir tudo para nosso jovem, e por isso ele precisa da meia-passagem.

**Edson:** Sim sim. E com relação a essa questão do financiamento desse fundo, temos experiência já, por exemplo, São Paulo é uma cidade grande, uma metrópole que subsidia, no Rio de Janeiro, o estudante uniformizado não paga tarifa, não tem meia-passagem é gratuidade mesmo

**Ana:** [isenção

**Edson:** É isenção, mas desde que esteja uniformizado. Se quiseres interromper, pode interromper, na hora...

**Edson:** Que depois a dona Bárbara dá o desconto. Assim, e quando chegava os projetos naquela época para vocês votarem, projetos como o seu, que representou uma categoria, certamente eu vi que tem outros projetos né, que tramitaram nessa época e foram aprovados. Vocês, como regra, aprovavam né.

**Ana:** Isso, existia uma compreensão que, se fosse categoria que nós entendêssemos como importante realmente, que fossem trabalhadores que realmente precisassem, nós entendíamos e aprovávamos. Vocês estão entendendo que fazia 28 anos

**Edson:** [é, faz tempo, é verdade. Outra pergunta assim, eu na minha outra pesquisa de especialização, eu me deparei com um órgão do governo estado – aproveitando tua experiência como governadora do nosso estado – um órgão chamado NGTM, Núcleo de Gerenciamento de Transporte Metropolitano. Ele já existia na sua/é uma espécie de empresa pública, voltada a promover uma integração do transporte na região metropolitana de Belém, por exemplo, acho que o prolongamento da João Paulo ali até o viaduto, que foi feito, ele já foi responsabilidade desse órgão. O Ação Metrópole, no seu governo, ele era responsabilidade da secretaria extraordinária de projeto né, mas não tinha o NGTM na sua época né.

**Ana:** Eu acho que não, era Secretária de Projetos Extraordinários, envolveu vários órgãos e, na verdade, nós fizemos sim uma reunião com os prefeitos da região metropolitana, aprovamos essa questão do Ação Metrópole, inclusive dos pontos de integração, das estações de integração que seriam feita ao longo da Augusto Montenegro e da BR, se eu não me engano seriam cinco estações de integração. Porque essa revitalização seria feita também na Augusto Montenegro com ciclo faixas e estações de integração, e na BR, para que os ônibus viessem e voltasse dali, e as

peças pegassem, o que seriam ônibus maiores, ônibus articulados, e esses ônibus, sim, que viriam mais para o centro e para os bairros em Belém, então seria um sistema integrado de transporte, onde as pessoas iriam não pagariam uma nova passagem, e melhora o tráfego em Belém, porque não viriam todos os ônibus para o centro de Belém, entendeu. Seria uma coisa planejada, articulada, que iria permitir que os ônibus seriam de melhor qualidade, que os custos para os empresários também fossem melhor, eles pudessem ter ônibus de melhor qualidade, o preço da passagem fossem mais justos. Então, seria muito melhor para a população também. Isso estava previsto na Ação Metrópole, tudo isso estava previsto na Ação Metrópole, e realmente nós vimos o quanto foi importante esse projeto, olha, o elevador da Júlio César com a Pedro Álvares Cabral salvou o nosso tráfego, o nosso trânsito durante anos

**Edson:** [ali era um sinal de quatro tempos, eu lembro perfeitamente, ali era horrível

**Ana:** Exatamente, a Avenida Centenário gente, quando foi inaugurada era Avenida Dalcídio Jurandir, mas corretamente a Câmara de Belém que tem autonomia, são os vereadores que tem autonomia para nominar as ruas de Belém, eles com autonomia nominaram Avenida Centenário

**Edson:** [mas o primeiro nome era Avenida Independência

**Ana:** Não, o primeiro nome da Avenida Centenário era Dalcídio Jurandir. Independência foi feita antes. Então, Avenida Centenário também foi uma avenida que nós fizemos totalmente nova. Então aquele também elevador, o Gunnar Vingren, ali na frente daquele conjunto que agora tem o shopping, que foi feito depois. A duplicação da transmangueirão, que Rodovia dos Trabalhadores. Então todos esses projetos fizeram parte do Ação Metrópole, assim como a duplicação, não duplicação, a revitalização de toda a Arthur Bernardes com a duplicação da ponte do Paracuri, que tinha só uma ponte e foi duplicada a ponte do Paracuri, e foi feita uma ciclo faixa em toda Arthur Bernardes. Arthur Bernardes teve toda sua drenagem trocada. Então assim, foi feita uma obra muito grande em Belém, na região Metropolitana, de trânsito, de tráfego, ah sim, além da duplicação de 1km da parte da perimetral, bem em frente a Universidade Federal do Pará, ali na frente do portão 3, boa parte dos estudantes não sabem que aquela ponte que leva acesso ao portão 3 era apenas uma ponte, nós fizemos a segunda ponte, aquela rotatória, aquela duplicação, e também aquele novo terminal de ônibus, porque era só um, além da revitalização do terminal que era bem tímido, estava muito detonado, nós revitalizamos ele todinho, reformamos ele todinho, nós construímos um novo

**Edson:** [bem maior

**Ana:** bem maior. Tudo isso foi feito pelo nosso governo. Infelizmente

**Edson:** [ (...) ela fechou o Copo Sujo, que era onde o boteco onde a gente bebia cachaça. Para duplicar a pista ela teve desapropriar umas casas. Mas nesse pacote foi o Copo Sujo.

**Ana:** Mas com certeza o que nós tivemos que desapropriar, o que nós fizemos, o que foi feito, o que nós tivemos que fazer, inclusive todas as desapropriações que foram feitas para fazerem essas obras viárias, elas foram necessários porque o benefício que isso causou para milhões de pessoas, foram milhões eu digo, milhões de pessoas que se beneficiaram e se beneficiam até hoje dessas obras.

**Edson:** Sim, é verdade.

**Ana:** Entendeu? Porque o acesso não só a Universidade, mas até ao Hospital da Universidade, que as pessoas que vão ali no Hospital, são pessoas que vem de todos os lugares.

**Edson:** É um bairro muito populoso, Guamá, Terra Firme.

**Ana:** São obras que as pessoas não sabem muitas vezes, que todas essas obras que foram feitas, que aquele terminal, que aquele elevado, que a revitalização da Arthur Bernardes, esse terminal e essas obras, essa ponte ali na perimetral foram obras do Governo Ana Júlia, e a maioria das pessoas não sabem disso, isso em apenas quatro anos. E ainda tem gente que diz que nós não fizemos. Isso mostra o desconhecimento, não só o desconhecimento, mas a má fé de boa parte da imprensa, como nos tratou, isso também mostra o machismo de grande parte da imprensa, por ter a primeira mulher governadora, que nunca aceitaram.

**Edson:** Verdade, concordo. É...mas a questão tarifária mesmo não era mesmo atribuição do Estado né.

**Ana:** Não.

**Edson:** Era do município.

**Ana:** Só que, qual é o papel do Governo do estado, eu acho que o papel do Governo do estado é também contribuir no caso de regiões metropolitanas, porque veja bem, é uma região metropolitana e nós temos sim que contribuir para que nessa região metropolitana flua melhor o trânsito, então, nós temos sim um papel de coordenar, de ajudar nessa coordenação, então por isso que esse papel do Ação MetrÓpole, ele foi feito em parceria e com bea acordo com os prefeitos, nós reunimos com os prefeitos, porque que tinha que ter institucionalmente, nós tínhamos que reunir com os prefeitos de Belém, independente de que partido fosse ele, não interessava, porque ali o interesse era muito maior, o interesse era da sociedade, da população e foi isso que nós fizemos.

**Edson:** Esse era um projeto de 20, 30 anos para trás. Era chamado Via MetrÓpole, tinha a Ajaika

**Ana:** [Ajaika Japonesa que fez, que financiou esse projeto que era muito anterior ao nosso governo. O que nós tivemos que fazer foi inclusive reformular, porque ele já estava defasado, porque projetos de envolvem tráfego, trânsito, se passam 20 anos eles ficam defasado, e nós tivemos que reformular. Tanto que de má fé que entraram no Ministério Público, e o Ministério Público analisou um projeto antigo né, deu, paralisou as obras com base em um projeto antigo, um projeto que não exista mais. Infelizmente, muita má fé, só para paralisar e atrasar as obras. Ficou meses paralisado uma obra com base na má fé, infelizmente teve promotor que embarcou nessa má fé e sequer analisou um projeto correto. Mas, fazer o que? O machismo era grande e contaminou até promotor do Ministério Público.

**Edson:** Ana, eu tenho duas perguntas. Primeira pergunta Ana, é em relação, vamos botar essa virada dos 80 a 90, e tu disse que trabalhou, não era vereadora ainda, mas trabalhou nessa luta pela meia-passage. Essa luta, era uma luta bem mais voltada aos estudantes ou teve ligação com outro setores sociais, trabalhadores da construção civil...enfim, esses outros segmentos sociais ou era um conduta prioritariamente dos estudantes?

**Ana:** Foi uma lutada puxada sim prioritariamente pelos estudantes, mas eu tinha saído do movimento estudantil já, fazia parte do movimento de mulheres e participei também dessa luta.

**Edson:** Certo, a outra pergunta é exatamente disso, do machismo, mas também da longa caminhada das mulheres, desse recorte de gênero que marca a tua trajetória. E quando a gente olha hoje o transporte público, a gente consegue percebe que essa questão tarifária afeta segmentos de maneiras diferentes. Eu sou estudante, pago meia, o trabalhador da construção civil que vai se deslocar vai pagar a tarifa inteira, se ele não for de bicicleta, inclusive pelos problemas que a senhora mencionou. Há uma diferenciação em como esse modelo tarifário afeta mulheres desempregadas, ou outros segmentos mais pobres, como você mesma trabalhou durante toda a sua vida pública. Você enxerga esses recortes de diferenciação?

**Ana:** Por isso que eu digo que é injusto, por isso que precisa ter uma atuação do poder público para que ele seja justo, porque senão nós vamos criar injustiças, nós vamos criar meia-passage para o estudante e vamos deixar o desempregado desassistido, isso não pode acontecer, nós precisamos de mais justiça social. Que o principal dela, inclusive é ter emprego, que hoje no Brasil, com esse péssimo presidente é o que não tem, mas em 2022 é o ano da esperança.

**Edson:** Então, Ana, você tem compreensão que esse sistema tarifário é em alguma medida causa injustiça, é injusto.

**Ana:** Sim, é injusto, ele precisa ser aperfeiçoado, precisa ser melhorado, precisa com certeza ser transformado, não é uma coisa simples, mas ele pode ser sim melhorado e deve ser.

**Edson:** Esse melhoramento, basicamente, parte também por quem financia, como é que a gente/o custo e benefícios. Essa é a preocupação da pesquisa, estamos falando aqui do coração do meu trabalho, compreender como é que a gente – a palavra injustiça é complicada – mas, como é que a gente transforma esse mecanismo, porque em 2005, – se eu não estou enganado, vou me corrigir e melhorar na pesquisa – mas eu acho que o Estatuto das Cidades foi aprovado em 2005, (...) e esse Estatuto, num dispositivo da lei previu que, a partir desse momento, da promulgação do Estatuto, todo e qualquer benefício que for proposto para o sistema tarifário ele deve apresentar já de onde vem o recurso para bancar o custo. Mas isso é em 2005, nós estamos falando aqui de um período de 93, mas eu acho que a pesquisa não pode negligenciar isso, por mais que tenhamos que fazer um recorte, fizemos um recorte de 92 a 2000, mas eu acho importante que o legislador federal, eu acho que o Congresso Nacional já entendeu que aí nós tínhamos um problema.

**Edson:** (...)

**Ana:** Isso é justo, é mais do que justo, por isso que eu digo que não é simples, mas precisa sim ser feito de maneira aprofundada, de forma técnica, sim, com participação social, mas precisa ser feito. Isso é real.

**Edson:** Estou satisfeito. Ana, muito obrigada pela sua entrevista, se por ventura aparecer alguma questão que na hora da gente transcrever que você possa nos ajudar, eu acho que é permitido que nós mandemos uma pergunta e tal, e você nos responda, aqui na gravação mesmo, por voz, para ilustrar nosso trabalho.

**Ana:** Tá bom, eu agradeço também a oportunidade de falar de um tema tão importante, parabênizo por estar estudando de uma forma aprofundada esse tema que na verdade envolve a vida, o trabalho, porque todo mundo precisa se transportar. Então, é importante para milhões de pessoas, aí. Parabéns. Esse é um tema fundamental, que necessita sim deste olhar humano, deste olhar aprofundado para que seja melhorado esse serviço para população.

[...]

**Transcrição da entrevista nº 3****Entrevistado: José Maria Quadros de Alencar****Data: 14/10/2021****Local: Virtual (Google Meet)**

**Edson:** (...) Tem alguma dúvida?...opa, alguém falou inglês aí. Quando eu começar a gravar eu, começa as formalidades da...

**Edson:** Tá gravando já. Aí eu só faço alguns cortes na...

**Edson:** Já né. Beleza, então, tá legal. Boa tarde, Alencar, agradeço sua disposição em colaborar com o nosso trabalho. Essa pesquisa faz parte da culminância do curso de maestria Estado, Governo e Políticas Públicas, que é promovido pela Faculdade Latino-americana de Ciências Sociais, FLACSO Brasil, em parceria com a Fundação Perseu Abramo. Este curso, ele tem a duração de dois anos, mas por conta da pandemia, ele foi prorrogado e essa pesquisa versa sobre as relações do Estado e a sociedade civil, na concessão de subsídios no transporte público em Belém do Pará, Amazônia, Brasil, no período dos anos 90 ao 2000, então nós estamos/nosso projeto busca remontar esse período, em que a nossa pesquisa no legislativo municipal, observou vários grupos que conseguiram direito a gratuidade e também ao desconto, subsídio da metade da tarifa, a meia-passagem. E a gente tá tentando remontar/fazer uma discussão a respeito da...do que significa isso, especialmente no que tange a respeito do financiamento disso, quem paga a conta, fazendo uma discussão aí...com a literatura da ciência política que discute os grupos de pressão, aqueles que tem maior ou menor pressão, e como ficou o interesse da coletividade nessa discussão das tarifas públicas. Então, eu queria Alencar pedir para você...nós/ justificasse a sua presença, você surgiu em alguns momentos, em muitas conversas informais e em uma entrevista formal que eu fiz a professora Milene Lauande, fez várias referências a sua pessoa, ela era da União Metropolitana dos Secundaristas, da época da discussão da meia-passagem em Belém, da instituição da meia-passagem, da luta da garantia da meia-passagem e ela fez bastante referência, não sei se a sua assessoria informal, mas na sua condição de advogado dos trabalhadores rodoviários da nossa cidade, como tendo uma participação importante, na visão dela, do movimento estudantil da época para subsidiar o debate, a intervenção dos estudantes naquela discussão, especialmente na questão do financiamento, de que como é que ia ficar o desenho para subsidiar os benefícios, que é importante, que tem uma relevância social a nosso ver. Mas que...era preciso ver, discutir como era que isso se daria na questão quem é que vai pagar a conta, então você para nós é/contribuição muito relevante para nosso trabalho, estamos muito ansiosos para ouvi-lo. Então, eu gostaria que inicialmente você pudesse fazer uma

apresentação da sua trajetória, com uma certa ênfase nesse momento que interessa para nossa pesquisa, a sua assessoria, você era advogado do sindicato dos trabalhadores rodoviários, é isso?

**Alencar:** Sim, eu era advogado do sindicato dos trabalhadores em transporte rodoviário e de vários outros sindicatos, mas especificamente dos trabalhadores rodoviários. Teve uma época na minha vida que eu advoguei para praticamente todos os sindicatos dos trabalhadores, fazendo direito coletivo, principalmente em direito individual, atendendo os associados e no direito coletivo eu assessorava nas negociações. Então, teve um período que dominei todos os sindicatos, porque era um momento que estava se retirando o Altair Silva e eu estava muito jovem chegando, vindo do movimento sindical e, portanto, com essa legitimação e com esforço técnico, o esforço de oferecer uma competência técnica. Eu fui o primeiro advogado dos trabalhadores que tinha um computador, nem advogado patronal tinha e eu já tinha, custou na época 5 mil dólares um computador de mesa, fui primeiro a ter laptop, um Semp Toshiba, que também custou 5 mil dólares alguns anos depois, eu usava aquilo e causava um...era um massacres, porque quando o advogado patronal passava e me via com aquele laptop em cima da perna, ele tomava um susto e já sabia que eu não tava ali para brincadeira. Aliás, esse mesmo laptop Semp Toshiba foi usado na redação dos pareceres ( ) Veloso na Constituinte. O sindicato dos rodoviários, o que me levou a compreender esse mecanismo da tarifa foi um séria de ( ), primeiro como eu fazia advocacia coletiva, eu tinha que entender cada um dos ramos para o qual eu trabalhava, se era comércio eu tinha que entender de comércio, se era indústria eu tinha que entender de indústria, então eu ia buscar informações daquele setor, especificamente dos rodoviários eu fui a fundo buscar. E coincidiu que no período, foi eleito em Belém Coutinho Jorge, o primeiro prefeito eleito de Belém, pós-ditadura. O Coutinho Jorge tinha sido secretário de planejamento, e ele como secretário de planejamento, fazia a gestão da região metropolitana de Belém, que era formada por apenas dois municípios, Belém e Ananindeua, era um caso único de região metropolitana com apenas dois municípios que eram conurbados e Marituba fazia parte de Ananindeua, não pôde entrar Benevides, porque Benevides não era conurbado, ainda hoje não é e a lei não permitia, então ficou só com dois municípios, dizem que ficou uma cavação feita pelo Passarinho, porque Belém não poderia ser região metropolitana. E o Estado tinha uma empresa, criado no tempo do Coutinho de secretário de planejamento, chamada Empresa Metropolitana de Transportes Urbana, que tinha a possibilidade de fazer a gestão da região metropolitana de transportes, tanto do transporte de Belém e Ananindeua por essa entidade. Era pretensão dessa empresa também ter trólebus, que é um ônibus elétrico, alimentado por fios que passam por cima em toda cidade, mas é muito mais

barato que o bonde, por exemplo, esses bondes modernos, porque o material rodante dele é o pneu, basicamente um ônibus normal, apenas troca o motor a explosão a diesel por um elétrico, e tem um pequeno motor a diesel para quando faltar energia, ele poder se locomover a pequenos trechos ou então quando ele sair dos trilhos e tal, porque ele tem que andar no trilho. E o Coutinho fez uma coisa muito interessante, depois essa empresa MTU foi extinta, o governo era do Jader e o Coutinho era secretário de planejamento do Alacid, quando o Jader assumiu ele foi levado para ser...secretário de educação e o Jatene foi secretário de planejamento, me levou para trabalhar na secretaria de planejamento. Um belo dia, em um comício lá em Augusto Corrêa ou Bragança, não lembro muito bem, o Jader anunciou duas despedidas, duas exonerações, a do Coutinho e a do Velasco, a do Coutinho secretário de educação, e a do Velasco do (ITER), e avisou que naquele instante estava circulando uma edição extraordinária do Diário Oficial com a exoneração dos dois, porque eles eram os candidatos a prefeito e vice-prefeito, o prefeito nomeado era o Almir, sucedendo Sahid Xerfan. Coutinho e Velasco foram apanhados de surpresa e não puderam dizer não porque foi feito publicamente, e lá foram eles ser candidatos. Coutinho ganhou, ganhou a eleição e fez uma coisa muito interessante que foi a seguinte, contratou o (IPT), Instituto de Pesquisa Técnicas de São Paulo para fazer um amplo estudo sobre o transporte metropolitano e de Belém, ele tava na prefeitura e contratou especificamente de Belém, mas como havia uma articulação, acabou se fazendo para toda região metropolitana, dada a estreita correlação entre o Coutinho e o Jatene, que um é cria do outro, o Jatene foi aluno do Coutinho Jorge. Então, ele contratou o IPT, Instituto de Pesquisas Técnicas de São Paulo, uma instituição que existe até hoje e foi feito, o que hoje chamaríamos de um amplo censo, foi feito um survey mais profundo sobre todo o transporte urbano e um segmento dele era a tarifa, um único segmento, mas não era só isso, era um negócio tão amplo que até hoje, se tu for fazer um BRT da vida, tu ainda vai pegar nesse estudo que foi feito no tempo do Coutinho. A parte de tarifa, ele fez uma coisa mais interessante ainda, quando foi feito o treinamento do pessoal do município e da MTU, ele deu uma vaga para o sindicato dos rodoviários, para o sindicato dos rodoviários aprender como era que calculava a tarifa, e o sindicato mandou então Vicente Cidade, que era um dos diretores para fazer esse curso junto com os servidores, junto com todo mundo, acho que até os operadores de ônibus foram fazer. Eu não fiz o curso, mas peguei a apostila, um catatau de mais ou menos umas 250 páginas. O Cidade fez, me passou e eu estudei página por página, e compreendi exaustivamente como se calcula uma tarifa e como se administra, como se faz a gestão de uma tarifa metropolitana, como é que se administra o cotidiano de uma empresa de ônibus. Para que vocês compreendam eu vou compartilhar aqui com vocês a fórmula da tarifa. (...) O



que eu vou mostrar para vocês aqui, eu mostrei para a Milene Lauande, para o Flavinho, o pessoal da juventude comunista, em um quadro azul que tinha lá na sede do partidão, lá na Apinagés. Só que eu fiz isso em um quadro, hoje em dia é muito mais fácil, eu tô usando uma lousa eletrônica para mostrar para vocês. Toda tarifa, toda e qualquer tarifa de transporte, o cálculo dela é esse daí, tarifa é igual CPK sobre IPK. CPK é o custo por quilômetro, quanto custa um quilômetro rodado, para roda um ônibus quanto é que isso custa. IPK é o índice de passageiros por quilômetro, quantos passageiros o ônibus transporta em um quilômetro, no sistema como um todo. Como é que é feito esse cálculo? Cê pega todos os custos do sistema, pode ser uma empresa, pode ser um conjunto de empresas, pode ser um consórcio, pega esse custo todinho, calcula tudo, milimetricamente, tudo o que possa imaginar, aí inclui os equipamentos, que é os ônibus, a carroceria, inclui os pneus, que é um custo pesado, inclui pessoal, todos os trabalhadores da empresa, minuciosamente detalhado, combustível que é custo pesado, lubrificante, depreciação da frota, em cargo de tudo isso, todos os encargos que possa pensar, e uma formulazinha mágica, de apenas modéstia 10%, que é chamado de uma taxa de administração do sistema, esses 10% tem que contar história, daqui a pouco vocês vão perceber que ele nada mais é do que a remuneração do capital, ou seja, o lucro. Tudo isso vai para parte de cima dessa equação, custo de passageiro, é o custo do sistema inteiro é planilhado milimetricamente, foi feito em 1986, por aí 1986. Em seguida, você pega essa maçaroca de dinheiro e divide pela quantidade de quilômetro, aí você desagrega isso no tempo, por mês por semana, você desagrega isso no tempo, e em seguida você calcula quantos quilômetros esse conjunto de ônibus roda por esse custo, todos os quilômetros rodados. Então, você vai calcular por uma simples divisão, quanto custa o quilômetro rodado, porque você pegou o total do custo e dividiu pela quantidade de quilômetros que rodou, pode ser um dia, pode ser um mês, pode ser no ano, escolhe o que tu quiseres. Vamos simplificar por mês, divide o custo por mês, divide pela quantidade de quilômetros que rodou por mês, você então vai chegar ao CPK, custo de passageiro por quilômetro. A parte de baixo, que é o divisor, a parte de cima é o dividendo, a parte de baixo é o divisor, é índice de passageiro por quilômetro, é a mesma coisa, só que eu faço aqui é contar a quantidade de passageiros que ingressa no sistema e divido por quilômetros, a mesma quilometragem que eu usei lá em cima para dividir custo, eu divido a quantidade de passageiros. Por exemplo, Belém hoje deve tá em torno de 1 milhão e 200 mil passageiros por dia, talvez, entre isso e 1 milhão e meio, é como se fosse três vezes a população da cidade entrando no sistema. Quando você aplica essa equação, você vai chegar ao valor da tarifa, a tarifa, portanto, nada mais é do que o rateio das despesas que o sistema tem com os passageiro, aí incluindo a remuneração do capital, o lucro dos empresários, é simples

assim, simples assim. Qual é a malandragem, qual é a mágica, a primeira mágica é o seguinte, em um modelo remunerado como esse daí, a mágica é eu aumentar o custo, eu aumentando o custo, eu aumento a tarifa, porque essa é uma propriedade da divisão, toda vez que eu aumento o dividendo, eu aumento o cociente, o cociente é a tarifa. Então, quanto maior o custo, melhor pro empresário, porque dentro da tarifa tá embutido dele a margem da remuneração, então o empresário de ônibus não tem interesse de reduzir custo, porque se reduz custo, ele reduz a margem dele, então quanto maior o custo, maior dele, então ele não tem nenhum interesse na redução de custo. Essa é uma primeira constatação óbvia da malandragem, porque que é malandragem, porque eu quero que vocês fiquem que pro empresário quanto maior o custo maior para ele, diferente do empresário normal, que quer reduzir custo, ele quer aumentar porque aumente a tarifa. Índice de passageiro por quilômetro, aqui é o contrário, ele quer que o índice de passageiros por quilometro fosse baixo, porque quanto mais baixo o índice maior é a tarifa, porque inverte, quando eu faço a parte debaixo, enquanto ela for menor, maior, é uma propriedade da divisão, se eu aumento o divisor eu diminuo o cociente, todos vocês fizeram isso lá no primeiro grau. Se você ainda pega hoje, vamos lá, você pega 10 dividindo por 5, dá 2, mas se você pegar o mesmo 10 e divide por 2, o resultado vai ser 5, é o dobro, porque diminuiu o dividendo...diminuiu o divisor, é só você pagar essa conta agora.. E qual é a malandragem dos caras, na hora de mandar a planilha eles inflam a parte de cima, botam ali tudo o que ele puder, Deus e o mundo e Raimundo, tudo que é tipo de malandragem ele colocam ali.

**Edson:** Agora, Alencar deixa só eu te fazer uma pergunta

**Alencar:** [pode perguntar a hora que você quiser

**Edson:** tá, as gratuidades, as meia-passagens e gratuidades tão lá em cima

**Alencar:** Vai na parte de cima, então para eles, eles reclamam reclamam da gratuidade, mas no fundo interessa, porque eles colocam o custo lá. E essa, foi por isso que eu expliquei pro pessoal da juventude que esse negócio de meia-passagem era uma roubagem, era uma matemática besta. No começo, Edson, no começo...mas deixa eu voltar aqui para te contar outra malandragem, quando eles fazem a planilha, eles jogam o custo lá para cima, tem várias malandragem para jogar isso lá para cima. Uma malandragem, ele colocam 2,5 motoristas e 2,5 cobradores por ônibus, porra, o custo vai lá para cima cara, se uma frota de mil ônibus, são 2 mil e 500 motoristas, 2mil e 500 cobradores, aí o custo subiu. Depois que eles ganham a tarifa do jeito que eles pediram, começa a malandragem, primeiro ele bota 2,5, na prática ele coloca só um motorista e só um cobrador, porque na segunda jornada, eles colocam o cara para fazer por fora, para fazer bico, só a primeira é legal, a segunda que é clandestina, sobre ela não incide encargo social nenhum, os encargos sociais tu sabe que eles podem bater quase 100%

do custo da folha, dependendo das circunstâncias, se você considerar FGTS não-sei-o-que, não-sei-o-que dá quase outra folha. Então, na medida em que tu bota isso na clandestinidade, isso que tu colocou na planilha, ele se apropria, essa é a primeira malandragem colocar a mão-de-obra na clandestinidade. A segunda malandragem, um dos custos aí de cima é a renovação da frota, aí ele coloca lá a renovação da frota lá em cima, coloca ônibus novo, e vai e compra ônibus usado do Rio de Janeiro, e conta como se fosse ônibus novo. Quando a coisa aperta, ele deprecia a manutenção, ele não cobra mas pneu, ele não regula mais o ônibus, ele não dá mais a manutenção do ônibus, com isso ele, aquele custo que tá lá na parte de cima, ele se apropria dele, porque a tarifa continua sendo cobrado por um custo que ele não tem, então a primeira malandragem é aí, você infla na hora de pedir a tarifa e reduz na hora de operar o sistema, como esse sistema é operado no olho, todo dia o empresário acorda 5 horas da manhã na garagem, ele sabe no olho se o sistema vai dar lucro ou não no dia, eles tem o controle disso, eles sabem quando vai dar lucro e quando vai dar prejuízo, todo os santos dias que Deus dá, eles sabem quando uma viagem deu prejuízo. Então passa a ser uma viagem de gato e rato, em que eles dão os pulos dele lá para tentar reduzir custo, então se é para fazer 10 viagens, porra, se ele dá um jeito de fazer só 8, já tá no lucro. Segundo malandragem na parte de baixo, índice de passageiro por quilômetro, vocês sabem o que é o índice de passageiro por quilômetro, o que talvez vocês não saibam, é que Belém tem um dos maiores IPK do Brasil. Mas por que Belém tem o IPK maior? Porque a mesma pessoa entra uma, duas, três vezes no sistema, nós não temos sequer um sistema de bilhetagem automática, para a pessoa entra na ponta do sistema e sair na outra pagando uma única tarifa. Então, eles organizam a linha que te obriga a entrar duas, três vezes no sistema, e cada vez que tu entra, tu entra no IPK. Então quando eles se gabam que Belém tem uma tarifa baixa, porque Belém tem o maior IPK do Brasil. Outra coisa, vocês percebem que o tamanho da rota não entra nessa equação, mas o cara vai dizer “ah, a minha rota é muito comprida porque eu vou lá pra Cidade Nova, eu vou...”, não importa, a distância não interessa porque ela não entra no cálculo da tarifa, pode ser o tamanho que for, se ela transporta muita gente/meu camarada, eu tô/ maior malandragem na operação para aumentar o IPK mais ainda, e como é que aumenta o IPK mais ainda? Lotando ônibus, reduzindo a quantidade de viagem para a pessoa se espremer no ônibus. Então, o IPK que tu tem aí, que não tem qual é o IPK hoje em dia, o cara consegue multiplicar por um, dois, três

**Edson:** [agora Alencar, me desculpa, só me confirma uma coisa, o IPK quem calcula é o sindicato das empresas ou o poder público? Porque eu já ouvi alguém comentar que

**Alencar:** [não, o poder público calcula naquela famosa planilha do (IPT), desde 1986 não se faz mais planilha de Belém, todos esses governo que tiveram, nenhum refez a planilha, nenhum.

**Edson:** A fórmula é rigorosamente a mesma?

**Alencar:** A fórmula não muda em nenhum lugar do mundo, tu vai no metrô de Londres é assim, tu vai em São Paulo é assim, o que muda é a composição. Então, hoje em dia precisa fazer uma composição nova, tem que contratar o IPT de novo, eu até já sugeri isso pro Edmilson, contratar o IPT para você saber a realidade. Na lei orgânica municipal de Belém, na qual eu participei assessorando o Zenaldo, por proposta do Gileno Muller, se propôs que tivesse uma empresa estatal municipal para ter uma frota testemunha, ela operar algumas linhas que era a CTBEL, a CTBEL teria ônibus, próprios seus para servir de frota testemunha, para participando do jogo, saber o quanto custa

**Edson:** [isso entrou na LOMB né, tem na LOMB isso.

**Alencar:** Ah, entrou na Lei Orgânica do Município de Belém, por uma proposta do (Gileno) que o Zenaldo aceitou, e nem Zenaldo, nem Edmilson, nem ninguém colocou em prática, nenhum prefeito de Belém colocou a frota testemunha em

**Edson:** [quando você fala “Zenaldo aceitou”, porque ele era na época constituinte.

**Alencar:** Não, ele era vereador relator da Lei Orgânica do Município de Belém.

**Edson:** Sim sim, exatamente.

**Alencar:** Ele era vereador relator, eu era assessor do Zeno na constituinte, fui assessor dele na Lei Orgânica do Município de Belém. Era eu, Gileno Muller e o irmão do ( ) Rosa. Nós erámos três assessores dele.

**Edson:** Então você assessorou o vereador relator da LOMB, é isso?

**Alencar:** Da LOMB, da Lei Orgânica do Município de Belém. Eu assessoriei o vereador relator Zenaldo Coutinho.

**Edson:** Até, não sabia dessa.

**Alencar:** 1990. Então, foi colocado lá para se ter frota testemunha para não se deixar enganar pelos empresários. Bom, essa planilha continua a mesma e o que foi se fazer foi pequenos ajustes. Qual é malandragem da gratuidade, vou te contar história da gratuidade. Essa história de gratuidade, de meia-passage, é uma luta antiga, no tempo que o Jader era estudante e quando chegou no governo dele, ele havia prometido que iria cumprir isso daí, e foi um jogo jogado em que ele fingiu que deu a meia-passage. Nos primeiros anos de meia-passage ainda existia a empresa Metropolitana de Transporte Urbana

**Edson:** [tu vai me desculpar mesmo por essas interrupções, porque quando for fazer a transcrição, ficar mais...o Jader, você está se referindo ao primeiro governo, em 1982

**Alencar:** [primeiro governo em 82, e empossado em 83. Em 83 até 1987 ele foi governador.

**Edson:** Perfeito, e a gestão do transporte metropolitano é de responsabilidade do governo do estado, né.

**Alencar:** A gestão do transporte metropolitano era feita pela MTU.

**Edson:** Sim, uma empresa do Estado.

**Alencar:** Era uma empresa do Estado, que era quem cuidava das tarifas, a Lei Orgânica que criou a CTBEL só vem em 1990. Já no governo do Hélio Gueiros, que sucedeu o Jader. Hélio Gueiros foi eleito em 86, assumiu em 87, constituinte federal em 88, constituinte estadual em 89, Lei Orgânica do Município de Belém em 90. Só a partir de 1890 é que o município começa a estruturar a sua companhia que é a CTBEL, que hoje em dia não existe mais, foi sucedida pela SEMOB. Então, o Jader prometeu a história da meia-passagem e ele prometeu nos seguintes termos, deu a meia-passagem em uma quantidade limitada por mês para o estudante ir para a escola e uma certa quantidade de atividade extraclasse, então era, de acordo com o local que o estudante morava se verifica se ele usava o transporte público, se ele morava do lado da escola não tinha meia-passagem e entrega uma certa quantidade de passagem para ele ir para escola e atividade extraclasse. Atividade extraclasse era no sentido de ir para biblioteca, alguma coisa, então tinha essa conta lá. O jogo foi o seguinte, dessa meia-passagem os empresários bancariam a metade, portanto bancariam 25%, e a outra metade o governo do Estado subsidiava através da MTU, isso funcionou durante algum tempo com essa limitação. O incentivo do subsídio era para o estudante enquanto tal, não era subsídio para o jovem, para ele ir para casa da namorada, do pai, da avó, do Raimundo, não, era para ele ir para escola, porque era um subsídio para o estudante, esse era o conselho. Depois, o Jader começou, Jader e todos os outros começaram a tirar o carro e acabou terminando esse subsídio dado pelo Estado, para onde a conta foi? Para a tarifa né, porque não tenha a menor dúvida, que os empresários fizeram a mágica deles para que os custos, supostamente deles que era os 25%, jogaram para os custos deles, e hoje em dia isso é feito as escancaras, é legalmente feito assim. Cada gratuidade que você espeta, vai para tarifa e quando eu discuti com os estudantes que queriam a meia-passagem cheia, eu mostrei isso para eles, eu mostrei primeiro para o partido da juventude comunista, e eles me pediram para ir pro DCE da Universidade. Eu fui lá no DCE, expliquei, o que tô explicando para vocês, expliquei para eles, mostrei a injustiça que era você pegar gente pobre para subsidiar o estudante, porque isso era um aceite feito dentro da renda da pobreza ( ). Então, o estudante supostamente pobre tá sendo pago pela outra que paga a tarifa inteira, a meia-passagem era financiada pelo pai dele, pelo vizinho, então eu mostrei que isso era uma mágica besta, uma mágica

populista. Convenci o pessoal do Partido, fui no DCE, devo dizer para vocês que o pessoal do DCE ( ), ali no comitê, dominado pelo PCdoB, as pessoas se convenciam da racionalidade, que era um negócio injusto. Se fosse para fazer assim, tinha que ter outro papo, mas não esse, que você joga na tarifa. Na hora da assembleia o que prevalece é o populismo, aí vai lá em Monte Alegre e tal, o pessoal do partido chegou a levar porrada, o Lauande chegou a levar porrada física, porque eles sustentaram, Lauande, Flávio, Milton, todo pessoal do partido sustentou e faltou apanhar, e eu acho que o Lauande chegou a apanhar, chegou a apanhar porque ele sustentou e levou porrada. Meu camarada, depois disso virou um festival, todo mundo queria uma gratuidade e lá espetava a conta na tarifa, aí do estudante veio o deficiente físico, isso logo é apropriado por uma clientela, deficiente físico nós sabemos que é apropriado pela Regina Barata, com todo respeito, e o marido. Meia-passagem de estudante virou carteirinha de venda pela UNE, pela (UB), por essas coisas que vocês conhecem bem. E aí veio idoso, veio não sei mais o que, veio isso, veio aquilo, tudo suportado por essas partes aqui de cima, tudo aqui, essas partes aqui, custo por quilômetro, cada vez que é feita uma gratuidade dessa, ela vem direito, ela entra na veia aqui e portanto, vai para o custo. Então, todas essas gratuidades que vocês conhecem bem, hoje os empresários alegam, que já é um impacto importante, eles reclamam da boca para fora, porque eles sabem que isso tá no custo dele, portanto tá na frita. E onde é que vem a malandragem? Deixando idoso na rua, queimando parada que tá cheia de estudante e por aí vai, então, o que eu quero é que vocês tenham consciência que nós estamos falando de 35 anos atrás, 30 e poucos anos atrás, quer dizer 30 anos e pouco atrás nós ainda estamos nos deixando enganar por esse jogo de clientela, cada um com a sua. Então, a dura realidade é essa, que o subsídios das gratuidades e da meia-passagens, não é um subsídio que venha da sociedade por inteiro, ela vem de um recorte da sociedade, das pessoas mais pobres, da camada de mais baixa renda que subsidia uma fração dela, eu não conheço mágica mais besta que essa aí

**Edson:** [naquele momento, então, você diz ali que o movimento estudantil, especialmente, sucumbiu ao populismo, o que você chama no debate com o professor dr. Alberto Corrêa, que você mandou para gente

**Alencar:** Claramente, claramente, porque como era que funcionava o movimento estudantil, um assessor sênior, eu não era tão mais velho que eles, eu era apenas um cara que tinha formação jurídica, portanto estava profissionalizado em relação a eles, tinha alguma senioridade, e não tinha compromisso com nada, não era dirigente estudantil, não era dirigente sindical, então não tinha/meu compromisso era com a condução técnica e um compromisso social, de orientação marxista, é, com preocupação de justiça social e tal. Então, eu mostrava a verdade, o que acontece,

ainda hoje eu acho, mas na época era muito comum, o assessor sênior acertava com o jovem, o assessor sênior dava as costas, ele reunia num aparelho e o que ele havia combinado com o assessor era desfeito no aparelho pela capa preta, capa preta vinha lá e desfazia. Isso valia no Diretório Estudantil, mas valia nas prisões políticas, você prendia um estudantil numa manifestação qualquer, fazia um mutirão lá para ir assistir na Polícia Federal, Lei de Segurança Nacional, fazia um punho de advogados, cê ia lá, varava noite orientando, “olha, isso aqui tu vai dizer isso tal, não sei mais o que, não sei mais o que”, “ah, bacana, tudo certinho”, tudo de advogado, tu dava as costas o aparelho ia lá reunia de madrugada, e no dia seguinte que tu ia assistir o cara fazia festa de socialista ( ). E destruía toda tua estratégia, chegou um momento que eu disse “Olha, para essa tendência aí, eu não faço mais, qualquer uma outra, menos essa”, era uma tendência ligada ao (Barbalho), tipo ( )... um negócio desse daí, “não, não dá cara, porque eu me dou o respeito”, eu tinha o compromisso porque era advocacia pro bono, mas eu tenho respeito profissional “ou tu segue as minhas orientações, ou então tu vai catar coquinho e procura outro”...deixei, deixe de dar assistência e aí porra, isso sobrecarregava as pessoas, e aí o delegado...uma mão com a açúcar para o delegado né, o cara lá chegava e fazia uma confissão, o que diabos que tu queria, o que é que o advogado podia fazer? Nada. Então, o que aconteceu especificamente nessa reunião do DCE foi que aquilo que ficou acertado conosco ali, reuniu no aparelho do PCdoB, desconstituiu, não só do PCdoB, que tinha todas as tendências lá dentro, Libelu, não sei mais o que, Convergência Socialista, o raio que o parta, você desfaz e vai na assembleia, e o pessoal do partidão que tinha capa preta, porque se fosse capa preta teria sido eu, chegou lá, foi sustentar e levaram pancada. E aí

**Edson:** [agora, qual seria a alternativa naquele momento a esse modelo de financiamento que era o usuário o pagante da tarifa cheia? Chegaram a propor?

**Alencar:** Eu só conheço duas formas de resolver esse problema. Um, é tu diluindo com toda sociedade o custo, então tu pega o dinheiro de tributo e põem aí, que era o que o Jader fez no início, esse modelo pode vigorar até hoje, tu já viu pelo que te mandei que sou contra a isso. Todo subsídio, tem um componente de ante verdade, você constróis uma mentira, eu tenho compromisso com a verdade, eu não tenho compromisso com a mentira, então o subsídio cria uma irrealidade, qualquer subsídio, inclusive esse, ele cria um negócio que não é real. Então tu me pergunta qual é, é tirar o subsídio daí e compartilhar com toda sociedade, bom, e de onde a sociedade vai tirar o dinheiro? Que tal, sobretaxar o IPTU, os carros de luxo, ou os bairros nobres, ou coisa que o vale, você tira de algum lugar, tira do rico cara, tira do rico.

Edson: Pois é, porque assim, para fazer uma reflexão nessa mesma linha de raciocínio tua, se tu joga isso na conta da (viúva), no erário, e a tributação no Brasil ela é

**Alencar:** [vai ser ( ) de pobre do mesmo jeito

**Edson:** Do mesmo jeito

**Alencar:** [por isso que eu sou contra o subsídio Edson, hoje eu não me deixo mais enganar, eu tenho 68 anos, desse 68 eu devo ter uns 48 de militância, militância sempre no Partido Comunista, não me permito mais concessão, inclusive concessões como aquela do Roberto que é tão comunistas quanto eu, não me permito, e o cara tem formação econômica. Eu não me permito mais isso hoje, porque o que nós estamos fazendo Edson é arrumando subterfúgios para mascarar a desigualdade social que nós não queremos enfrentar de cara, o nosso problema Edson não é a tarifa ser alta, é o salário que é baixo, e nós em lugar de gastarmos energias para promover uma distribuição de riqueza que importe em aumento de salários, para que as pessoas possam pagar a tarifa correta, não, nós ficamos com essas mágicas bestas, eu te mostrei naquele suporte que te mandei, que todos os países que tem tarifa alta, uma tarifa de 5 dólares é uma tarifa monstruosa para nós aqui, mas todos que tem tarifa alta, são países de baixíssimas desigualdade social, e portanto, com uma alta renda per capita de igualdade ínfima, que a base e o topo não chega a ter seis vezes

**Edson:** [sim, a tarifa/eu vi lá um rank, a tarifa cabe no salário que é pago para aquele usuário

**Alencar:** e aí, portanto, eu não preciso subsidiar, eu não preciso subsidiar. Então, nós estamos caindo numa armadilha, numa pegadinha, de ficar gastando energia de subsidio desses tipos, em lugar de centrar nossas energias na redistribuição da riqueza, na redução da desigualdade social, que é a principal luta de hoje, não adianta tu fazer isso daí, porque qualquer uma dessas mágicas aí, tu vai espetar a conta no pobre, tu acabaste de identificar uma parte dela aí. Se tu tirar, por exemplo, recurso do FPM, recurso do FPM vem em basicamente em imposto de renda, porra cara, quem é que paga imposto de renda nesse país? A classe média para baixo, rico não paga imposto de renda. Em Belém, eu não espero nem o Edmilson ter que se defender, eu defendo o Edmilson para combater o subsídio em Belém. Belém tem uma receita pública per capita de 5 reais, em valores históricos é o mesmo de quando o/receita pública per capita ( ), é o mesmo que o Edmilson deixou de quando ele saiu, não cresceu absolutamente nada. Desses 5 reais, cerca de 85%, portanto aí, algo em torno de... 4 reais e alguma coisa, é basicamente despesa de custeio, todo custeio do município representa cerca de 85, 83%, sobra 17% para despesa de capital, dentro desse 17% de despesa de capital, portanto 17%, vamos arredondar para 20%, que seja, dá 1 real por cabeça, esse 1 real é a capacidade de investimento que o município tem, mas uma parte dessa despesa, não é investimento propriamente dito. Então, cara, esse município tá estrangulado e o Roberto vem querer falar que os empresários estão precisando



de...subsídios, São Paulo fez essa maluquice, São Paulo é um monstro, município poderoso, tem grana, tem recurso e fez isso daí. Basicamente o que ele fez foi manter a margem de lucros dos empresários e socializou com a população, então uma parte dos custos que os empresários teriam antigamente, quando eles tinham aquele frota de ônibus para levar os operários das suas casas para fábrica, hoje em dia eles pegaram esses custos e colocaram no transporte público, que é subsidiado pelo Estado, talvez uma parte subsidiado pelo município e isso virou uma armadilha da qual nem o município, nem o Estado se livram mais, porque o município não pode mais tirar subsidio do transporte urbano municipal e o Estado não pode tirar do metropolitano, e os empresários tão no bem bom aí, vale ser remunerado por quilometro, vale ser remunerado por quilometro, todo o dinheiro que arrecada vai para uma câmara de compensação e é rateado de acordo com a quilometragem percorrida pelo ônibus de cada empresa.

**Edson:** Tem uma especificidade Belém, em relação a São Paulo, que é essa exclusividade do ônibus, não metrô, não tem trem, lá ainda tem uma polarização.

**Alencar:** Vamos admitir que tivesse metrô municipal, eu diria a mesma coisa, para mim não muda, porque a lógica é a mesma, a lógica é a mesma, com uma diferença, o custo do metrô é altíssimo, o custo do metrô nem se compara com o de ônibus. Quando tu vai fazer uma escala de custo, o mais baixo é esse ônibus convencional, é o mais baixo de todos... esse ônibus sem requisito, sem ar-condicionado, desconfortável, é o mais simples. O segundo mais barato é o ônibus padron, que é um ônibus com um conforto a mais e tal tal, com alguns requisitos. O terceiro mais barato é esse ônibus que você segrega, você coloca um ônibus maior, e que você bota o mesmo ônibus, só que ele é um ônibus grande, ônibus duplo, até triplo para ele correr em uma caneleira e com isso, o que é que você consegue, você aumenta o IPK e diminuiu o custo, porque ele só tem um motorista, ele não precisa do cobrador, porque a pessoa entra ali e não paga nada, então ele reduz o custo, que é custo de só um motorista, então o custo dele é mais baixo. O terceiro custo, é o veículo leve sobre trilho, o VLT, que ele é, qual é a vantagem do VLT, o material rodante dele é a roda de aço, em cima do trilho e alimentado por energia elétrica, um único condutor, e ele a medida que você precisa aumentar a demanda, aumentou a demanda em hora de pico, hoje em dia você calcula isso com inteligência artificial, não sei o que, você só vai agregando o vagão, e um mesmo motorista, mesmo condutor, vai puxando um, dois, três, quatro, mas mesmo assim, o custo dele é alto. O custo mais alto de todos é o metrô, o que é que encarece o metrô, é o custo de implantação e de manutenção, porque tem que cavar túnel, hoje tem metrô de superfície, mas continua sendo caro, porque esse metrô de superfície não pode mais concorrer com ônibus aqui embaixo, então ele é elevado, e aí o custo é menor do que

o custo do túnel, mas ele é o mais caro de todos. Então, Belém, o metrô aqui seria caríssimo e nem o Estado daria conta, Belém é uma cidade que está a ( ) abaixo de nível de mar, qualquer túnel aqui para não alagar, tem que ser uma tecnologia pesadíssima, porque senão infiltraria pela parede, então você teria que fazer/é (inviável) (...) o que eu tenho insistido com todo mundo, é manter o sistema como ele está, e melhorar a governança exponencialmente, melhorar a governança desse sistema, primeiro providência: refazer a planilha, para você saber onde tá pisando, contratar de novo o IPT, que já tem expertise anterior, tem até o documento anterior, recomeça dali e calcula, você vai pelo menos estar a pá da situação. E daí por diante, você melhora a governança do sistema, você obriga os empresários de ônibus a melhorarem a sua própria gestão para acabar essa sacanagem do cara querer aumentar o custo dele, “não, amigo, você tem que reduzir seus custos, você quer manter sua margem, reduz o seu custo”, aí tem uns custos que vai se reduzir que são dolorosos, mas meu amigo, justiça social a gente faz com amor e com dor, tem que acabar com o cobrador de ônibus

**Edson:** [é, eu vi a sua discussão com o professor Roberto Corrêa, e me veio a mente o que fizeram com o Rio de Janeiro. Eu vou muito ao Rio, pelo menos uma vez no ano, e ano de ônibus lá, e eu acho um absurdo o que acontece lá, e aqui em Belém já tentaram fazer ou fazem, esses ônibus que fazem integração com os bairros, esses menores, que o motorista também é cobrador

**Alencar:** [não amigo, me desculpe, me desculpe, quando eu falo governança, para todo problema existe uma solução tecnológica, meu amigo, não precisa cobrador, porque você vai pagar com cartão, que hoje em dia você abastece até no celular. Você vai pagar com o cartão, que não precisa mais nem ser físico, a mesma empresa telefônica que abastece teu celular, ela abasteceria o teu celular para tu pagar a tarifa, iria mudar apenas um sinalzinho que chegaria lá, não tô querendo isso. Isso eles pensavam alguns anos atrás, terminal de integração, Edson, não precisa mais, terminal físico de integração, a integração você faz no percurso, você recebe lá a sua tarifa temporalizada, aquilo vale por duas horas, aonde que tu pega ônibus ela tá valendo cara, então para que tu precisa de terminal de integração? Terminal de integração era porque você precisa segregar, você tinha que colocar o cara ali dentro, não deixava ninguém entrar de fora, só quem tava dentro é que podia pegar, aí o cara pulava, não sei mais, “sai sai”, essas molecagem que tu conhece de brasileiro. Não amigo, não é isso, é usar tecnologia atual, é um absurdo isso, um absurdo ter motorista, ter cobrador, frentista de ônibus é a mesma coisa, um negócio escravagista. O cara de classe média adora ser servido

**Edson:** [é, tem um amigo meu que veio de um país europeu, eu não lembro se é Noruega, e ficou assim, bastante chocado, que não tinha garçom, garçom é uma...e ele

coloca garçom nessa categoria de tradição escravista, porque lá ele tinha que servir, ele que ia pega no balcão as coisas para ele.

**Alencar:** [rapaz, são poucos os estados nacionais avançados e mesmo nos Estados Unidos por que cada estado tem sua legislação tem frentista, são poucos, um deles é o Oregon, eu não sei porque razão, mas o Oregon tem frentista, é um negócio curioso, o frentista que tem lá só abastece automóvel, o cara de motocicleta, é o motociclista que tem que abastecer. Então, não tem cabimento isso, é um atavismo nosso, da gente querer ser servido, nós queremos ter um servo, eu sou proprietário de um automóvel, eu não quero me dar o trabalho sequer de descer para abastecer o carro e pagar com o meu cartão, é simples, eu ponho lá o cartão, abasteço, quando eu termino debita no cartão, eu puxo o cartão, pronto tá resolvido. Se não for assim, vai lá no lugar, “olha amigo, abre lá a bomba número um que eu vou abastecer, tá aqui o meu cartão”, aí o cara lá da loja de conveniência libera o bomba para mim, quando eu terminar de abastecer, eu ponho lá no lugar, vou lá, debitou, me devolve o cartão, simples assim, simples assim. Então, não tem cabimento isso, o motorista de ônibus por enquanto, não tem como, eu preciso dele, mas pô, vamos fazer a coisa certa, é dois motoristas e meia por ônibus? Cacete, então é dois motorista e meio, vamos acabar com essa molecagem de botar o cara para fazer virada, na virada sabe como é que funciona Edson? Você tem um cara que trabalha 8h e deveria ter mais um e meio, eu pego o mesmo cara e ponho para trabalhar duas jornadas e meia.

**Edson:** Sim, verdade, aí os encargos trabalhistas eu não pago, sociais nenhum, mas esse custo tá lá na tarifa. Entendi, perfeitamente.

**Alencar:** Tá na tarifa, tu já pagaste por isso, agora neste momento, eles estão degradando a frota, porque a frota desde a pandemia, que eles não substituem a frota. A frota é um dos componentes da tarifa, ela supõe uma renovação a cada cinco anos, porque ele supõe uma depreciação de 20% ao ano, então com 5 anos você tem que descartar o ônibus, esse custo tá lá, cada ano que ele passa dos 5, ele tá ganhando porque ele não repõe, é isso que eles estão fazendo desde o ano passado, como é que eu sei disso? Porque o cara que tem o monopólio da venda de ônibus aqui em Belém, é um motociclista amigo meu, Paulo Quinderé Mercedes, é o cara que vive de vender ônibus Mercedes, tá aposentado, mas continua vendendo. Encontrei com ele dois meses atrás, ele disse que não vendeu ônibus mais, não vendeu, se ele não tivesse aposentado...o que ele tem arrumado é umas vendas de ônibus usado e tal. Mas ônibus novo, ninguém tá comprando ônibus novo, ninguém e tão degradando a frota, degradando a frota, acontece o que tu vê aí, cai a roda do ônibus no meio da rua, quebra o vidro e não repõe, é isso, que tu tá vendo aí.

**Edson:** Alencar, muito obrigado. Estou satisfeito. (...)

**Transcrição da entrevista nº 4****Entrevistado: Arnaldo Jordy****Data: 18/11/2021****Local: Escritório político**

**Edson:** Ok, vamos iniciar nossa entrevista então com o ex-vereador Arnaldo Jordy, foi durante muito tempo presidente, membro da Comissão de Transporte da Câmara municipal de Belém. Foi parte da Lei Orgânica também, da redação do capítulo de transporte da Lei Orgânica

**Jordy:** [isso, capítulo quinto do transporte, da Lei Orgânica

**Edson:** [isso, que em 2004 participou ativamente da discussão da redução das gratuidades do sistema de transporte de Belém. Então, personagem muito relevante desse período que tem muito a contribuir com o nosso trabalho. Eu queria que tu falasse, justamente, inicialmente dessa tua trajetória com este tema. Com o teu mandato de vereador, a gente sabe viu, que tem uma proximidade. Foi o autor da lei que criou a Comissão Municipal de Transportes, foi também o redator da Lei Orgânica, da sua elaboração...claro que exerceu vários outros mandatos parlamentares, mas nosso foco aqui seria essa atuação como vereador de Belém, neste tema de transporte. Então, inicialmente fazer uma

**Jordy:** [a motivação especial era porque, desde o meu primeiro mandato, me incomodava muito o sistema de transporte, pelas suas precariedades, que inclusive perduram até hoje, mas na época isso me incomodava e eu comecei a me dedicar um pouco na investigação da natureza disso, das razões disso, sempre houve uma relação (...) uma relação meio promíscua entre o poder público e o sistema empresarial, era uma coisa que vinha de muito tempo, e cheguei a - antes de 90 - eu cheguei a propor uma CPI, na Câmara Municipal, para apurar essas distorções. E essas distorções dessa CPI acabou me convencendo mais do que eu tinha, mais convencimento do que eu tinha na época da necessidade da gente mexer. E na Lei Orgânica em 1990, eu me dediquei a estudar um pouco mais, e a gente tentar criar alguns mecanismos de mudanças, de controle social e de transparência e racionalidade do sistema, essa foi a primeira grande batalha nessa/na Lei Orgânica, travada principalmente contra quem fazia o lobby dos empresários, era o então vereador Duciomar Costa, na época, porque parece que ele tinha um irmão que tinha/tava se habilitando para ter uma empresa também, etc e tal. E lá nesse segmento, tinha alguns setores mais atrasados e outros setores até mais arejados, tinha algumas empresas que topavam a discussão, vamos dizer, mais moderna, mas não era predominante. E isso que foi, digamos assim, me motivou a cada vez mais me interessar por esse tema, e a gente conseguiu no capítulo

quinto da Lei Orgânica emplacar uma série de coisa, por exemplo, a remuneração por quilômetro rodado e não pela captura de passageiros, isso tá aprovado desde 90 na Câmara, nunca foi praticado, nós conseguimos fazer o princípio da integração, isso também foi aprovado, nós conseguimos estabelecer a frequência, ou seja, a regularidade na oferta do serviço para determinados bairros, principalmente a periferia da cidade, que geralmente ficava abandonada, porque o sistema/a lógica do sistema era a captura de passageiros, você tem um corredor binário aqui, que praticamente passa todas as linhas, que ela vai pela José Malcher, percorre lá pelo cinturão do Ver-o-peso, e proximidades, e retorna pela Magalhães Barata, às vezes isso resvala para Gentil e as paralelas, mas o sistema binário continua o centro. Quer dizer que a periferia vindo daqui, Almirante Barroso e ramifica. Ou seja, 90% das linhas fazem, de alguma forma, este percurso e outras ficam abandonadas. Então, a gente fez uma série de mudanças na Lei, claro, mudanças genéricas que precisariam ser regulamentadas depois, e a grande maioria delas, eu citei o exemplo da compensação tarifária, foi um mecanismo, a remuneração por quilômetro rodado, a frequência

**Edson:** [teve uma frota pública regulamentadora? Chegou a...

**Jordy:** Se admitiu, mas a experiência depois mostrou que isso não era, não era...porque com o avanço da tecnologia, você [não] precisaria de uma frota reguladora, como foi a experiência da Erundina em São Paulo. A Erundina fez essa experiência em São Paulo da frota reguladora, logo logo se convenceu que aquilo não tinha sentido. A frota reguladora era para você ter um parâmetro de custo de...frequência, de quantidade de passageiros, para você ter uma ideia e não ficar 100% na mão...as informações, do setor privado. Hoje você tem tecnologia, você não precisa de uma frota reguladora para saber, basta você automatizar o sistema, que você tem todas essas informações online, tá certo? Caducou, digamos assim, essa ideia de...

**Edson:** Mas chegou a entrar na Lei ou não?

**Jordy:** Chegou a ser admitida a possibilidade de uma frota reguladora na época, mas logo depois, eu mesma me convenci, digo "olha, isso aí para mim não tem mais...não tem mais razão de ser. Pode até ter, mas não tem mais sentido".

**Edson:** Bora dar um pulo, então. O que motivou o legislativo a propor a redução dos meios de gratuidade em 2004? Tu não foste o autor/que eu vi uma matéria, fiz uma pesquisa na/era uma composição do Poder Legislativo, não tinha um vereador autor, ou tu foste o autor?

**Jordy:** Não, a tese geral era/ e depois a gente nominou, porque no sistema/o sistema tem uma série de deformações, eu vou só me ancorar no que é o objeto aqui da discussão...o setor de transporte é considerado um serviço essencial, mobilidade das pessoas, do direito de ir e vir, etc etc. Segundo, é um serviço tipicamente, a Constituição

definiu assim, de competência municipal, tá, municipalidade, serviço essencial, é o principal fator de mobilidade urbana, mas do que carro, do que...o sistema de transporte público de passageiro mobiliza hoje mais de um milhão de pessoas por dia, no sistema... já algum tempo. E como é que isso é financiado? 100% pela tarifa. Ou seja, 100% desse sistema é financiado pela tarifa que as pessoas pagam no transporte

**Edson:** [ao cruzar a roleta.

**Jordy:** Ao cruzar a roleta. Segundo, outra característica, é o setor de maior liquidez financeira, isso vale mais do que/ isso tem mais liquidez do que banco. Porque você não admite lá cheque, você não admite cartão de crédito, ou é dinheiro ou é o vale que é moeda, se compra ovo, se compra pão, pequenos valores você paga em qualquer boteco...então, é liquidez imediata, é uma vantagem do sistema, uma vantagem para o empresário, tá certo? Então, um sistema desse aqui, que é permissionário, ou seja, que é uma concessão pública, um sistema frágil juridicamente, você pode inclusive romper unilateralmente a qualquer momento, desde que haja uma motivação legal...não tinha sentindo ficar sem a transparência, então nós precisávamos introduzir nesse sistema: um, transparência-barras-controle social, nós precisamos saber como é que isso funciona mesmo... eu visitei empresas que não tinha nem contabilidade, chegava lá tinha um negócio desse daqui, cheio de dinheiro, e o cara contando aqui, tira aqui põem no bolso, mete no cofre, é assim...eu vi isso, essa cena ninguém me contou, eu vi na CPI. Então, transparência. Segundo, racionalidade, como é que você consegue isso? Compatibilizando o interesse público, qual é o interesse público, direito de ir e vir das pessoas com a sustentabilidade, vamos dizer assim, o equilíbrio econômico financeiro das empresas justo, tá certo? É..., uma discussão doutrinária, por que que o município então não estatiza isso? Não vale a pena, o custo é muito alto para que o Estado possa fazer esse serviço, as contas já foram feitas, em todo lugar, independente da gestão de esquerda, de direita, de concepção ideológica...[ ] em Curitiba que é modelo, não fez isso, Herondina que é uma pessoa de esquerda não fez isso, Marta Suplicy na época não fez isso... Luiza não sei das quantas lá do PT não fez isso. Direita ou esquerda, isso era unânime, você deveria fazer o controle social, modelagem do sistema, mas ter isso como custo próprio não tinha interesse, cê não tinha expertise acumulada nisso, os empresários tem um serviço...relativo...de relativa competência, digamos assim, com alguma expertise. O que faltava para nós era isso. No caso da tarifa, essa distorção de 100% da tarifa ser o financiador da coisa, gerava o seguinte/as seguintes deformações: primeira, você ia buscar a captura desse passageiro onde tinha mais passageiro, onde é que tem mais passageiro? No Centro Histórico de Belém, nesse corredor, por que isso aconteceu? Porque os equipamentos de Belém ao longo do tempo foram concentrados

aqui, bancos, correios, cinemas, parques, praças bonitas, praça Batista Campos e...são notáveis, o Centro Histórico, turismo

**Edson:** [os órgãos públicos

**Jordy:** [os órgão públicos...o comércio, o shopping, feiras, ou seja, os equipamentos que atraem demanda, seja utilitários, hospitais, Santa Casa, não sei o que, Beneficente Portuguesa. Se você pegar os equipamentos, seja por utilitários do ponto de vista de serviço, do ponto de vista do lazer, quer do ponto de vista do embelezamento...ou seja, a cidade foi feita em torno dessa, Batista Campos, Nazaré, das elites, cartórios, assembleia legislativa, Câmara Municipal, tudo isso está centrado no corredor, em torno do corredor. O empresário vai buscar essa remuneração no passageiro onde? Aqui, que é onde está circulando gente. Sim, mas como é que tá o cara lá do ramário do Tapanã, lá na periferia do Tapanã? Ah, não sei, esse cara tá andando todo o dia, hoje hoje, 4 quilômetros para botar criança lá na beira da rodovia do Tapanã para poder pegar... porque não tem transporte ali. Sim, mas esse cara é cidadão tanto quanto o cara que mora aqui no bairro/não importa, esse elemento de....de simetria, nos direitos, na prestação dos serviços ficam/então, isso é uma deformação grave, grave grave grave. Então assim, porque que nós estabelecemos o... porque que nós estabelecemos o quilômetro quadrado/outra coisa, o que que gera essa demanda? Além do circuito, em torno de onde tem esses equipamentos, o fluxo das pessoas, meio dia...de meio dia até duas da tarde é...de manhã cedo por causa da demanda dos colégios, dos trabalhadores, meio dia por causa também do colégio e hora de almoço, intervalo que o cara tem, e final da tarde e início da noite também, são os três...os três picos de fluxo que você tem, então a demanda...a frota tá toda preenchida aqui nesse horário. Ou seja, você começa a ter uma seletividade por conta da estrutura do conceito de financiamento do sistema, gerando essas deformações. Quando nós criamos o quilômetro quadrado é...como critério de remuneração, era um coisa mais racional...ou seja, eu vou remunerar o sistema através de uma câmara compensatória, ou seja, reúne tudo que tiver sendo faturado e divide pelo quilômetro quadrado, não importa se você está andando

**Edson:** [é a câmara de compensação tarifária

**Jordy:** [são as duas coisas combinadas, a remuneração por quilômetro quadrado e a câmara compensação tarifária, são mecanismo racionalizados. O cara que tá/que tem que acordar 4h da manhã para 5h está no ver-o-peso, ou o pessoal que trabalha na área de motéis, de restaurantes, de bares que vão até/ esses caras ficam pilhados, não tem...tanto esse cara rodar 5h da manhã ou meio dia, não importa, porque ele vai ser remunerado pela quilometragem, que é o custo real, tá certo? Você vai fazer uma equação de demanda, de estudo de comportamento de demanda e vai fazer os [nichos]

e você pode ofertar sem problema de ter prejuízo. Claro, por que Câmara de compensação? Porque tem linhas que tem o circuito viário menor e outros que tem, por exemplo, o cara que vai/tem a tarifa em Mosqueiro, Mosqueiro é Belém, não teria porque ter uma tarifa diferenciada, porque o cidadão que passa na universidade lá em Mosqueiro, a família festeja porque aquilo é um passaporte do futuro, no conceito das pessoas, uma semana depois ele começa chorar de tristeza porque vai ter que abandonar, porque são duas tarifas para ir, mais três para voltar a tarifa diferenciada, o cara não tem onde ficar em Belém, enfim, o sonho acabou né, esse abrigo sonhador se desfaz...um mês de algo...o custo é muito alto. Então claro, aí você pergunta o seguinte, sim Jordy, mas eu sou empresário, se eu colocar um ônibus lá em Mosqueiro, com essa tarifa, não pode ser a mesma do aeroclube que entra por aqui praticamente só nesse circuito, claro, claro que o custo do cara lá é maior, por isso que eu preciso ter uma câmara compensatório que tira

**Edson:** [tem alguma experiência de cidade brasileira que você

**Jordy:** [várias, várias...tem Ribeirão Preto, várias várias, Fortaleza. Você faz o sistema de integração, é outra história, quer dizer, são conjunto de mecanismo que você pode racionalizar né. Então assim, esse cara que tá fazendo a linha de Mosqueiro, ele tá no osso, claro, o que tá fazendo o aeroclube, só aqui no centro, ele tá no filé. Então, eu vou tirar um pedacinho daqui e passar para cá....

**Edson:** [ [ ] Guamá, Conselheiro

**Jordy:** [é, eu passo um pouquinho desse filé para cá e passo um pouquinho dessa alçada para ali. Então, a gente estabelece aqui uma linha de equilíbrio de compensação para que você não colapse o sistema.

**Edson:** Mas a gratuidade especificamente, essa proposta

**Jordy:** [isso é uma deformação, outra deformação, como é 100% tarifa o financiamento, o que que acontece, com é que você faz planilha? Então você tem aqui um milhão de usuários-dia...isso aqui gera x, para um custo y. X de dinheiro, de receita, para um custo, gasto Y. Muito bem, só que aqui eu tenho a meia passagem, eu tenho os idosos, eu tenho os carteiros, eu tenho a guarda municipal, eu tenho os juízes, eu tenho oficiais de justiça, os delegados de política, policial militar e civil...bom, 19 no total, deficientes

**Edson:** [tá me informando que esse grupo todo entra na parte de baixo, dos custos

**Jordy:** [claro, todos...na hora de definir

**Edson:** [a planilha considera isso?

**Jordy:** [claro, oxi, mas isso é o pulo do gato meu chefe. Eu digo o seguinte, eu tô estimando quanto de renuncia aqui? X, isso aqui vem para cá.

**Edson:** Na definição do valor.



**Jordy:** Claro. Não tem Coca-Cola de graça no capitalismo para ninguém, meu chefe, alguém tá bancando. Quando eu digo assim, "eu vou fazer metade, 50% de desconto para os estudantes", o pacto social feito em torno dessa formulação presume o seguinte, tem estudante, pela importância, nós temos o pior IDEB, não sei o que, educação precisa ser estimulada, então nós vamos estimular os jovens pobres, que não tem condição de pagar, cujo custo começa a comprometer a atividade finalista, que é estudar, mas ele não tem dinheiro para pagar o transporte. Então, a sociedade vai pactuar, que nós vamos pagar essa diferença. Essa diferença aqui, ela é avaliada como se fosse cheia...e eu vou cobrir a diferença do desconto de 50%.

**Edson:** A sociedade, nesse caso, é o cara que paga a tarifa cheia.

**Jordy:** Claro, é o usuário, não é o cara que tá/eu tenho um carro bem ali, daqui a pouco vou almoçar, pego meu carro e vou para lá. Eu ando de ônibus? Ando...mas hoje é raro, uma vez ou outra, quando o carro tá com problema, pego o uber, pego...o uber, você paga cinco reais numa corrida aqui para ali, é mais fácil do que pagar três e pouco numa coisa... Enfim, modificou, mas o que eu quero o raciocínio é o seguinte (...). Então assim, esse pacto significa o seguinte, eu que tô pagando a tarifa, eu tô pagando considerando esse desconto que eu tô dando, alguém tá pagando, eu tô pagando a cobertura, esses 50% dos estudantes que não tão indo. Eu acho justo isso. Esse é um pacto que eu tô fazendo. "Ah, mas para o cara assistir o Remo, Paysandu", ah, mas não tem gratuidade para ti, não tem meia-passagem Por que?...né não.

**Edson:** Entendi, era um subsídio específico para o cara estudar

**Jordy:** [para cobrir aquilo que tá colocado, ou deveria ser assim

**Edson:** [então a proposta de redução de gratuidade tem toda uma lógica

**Jordy:** [quando eu tô falando do cara....por exemplo, eu acho, dessas 19, nós tínhamos algumas definições constitucionais, por exemplo

**Edson:** [idosos

**Jordy:** [idosos... tá certo? Mas alguns estados entraram com ação para dizer o seguinte, tinha um vereador aqui, uso esse exemplo, tinha um vereador aqui na Câmara, chamado Mario Correa, que era lá de Icoaraci, médico...rico

**Edson:** [já morreu até

**Jordy:** [sim sim, já morreu, Mario...grandão, brancão, ele não tinha um lóbulo da orelha aqui

**Edson:** [eu sei quem é, PTB na época.

**Jordy:** É [acho] que é PTB, o cara era conservador, gente boa, médico, cuidava/ganhava dinheirinho naqueles esquemas de médico e tal, gente boa, se dava bem com todo mundo. Mario Correa. Uma vez eu perguntei para ele...Mario, esse teu problema aqui dessa, ele não tinha esse lóbulo aqui, "isso tem algum problema?", ele

"não Jordy, eu já deveria ter feito, minha mulher enche o saco, já devia ter feito uma plástica aqui para/isso aqui você repõe e tal tal, é que eu sou relaxado com esse negócio de estética, puramente estético e tal tal", ou seja, não tinha nenhuma implicação aquilo ali. A Regina Barata, não tem uma parte, dessa, por aqui assim, ele tem uma prótese, tem pessoas que não tem um metatarso desse aqui, uma falangezinha dessa aqui, o Lula não tem um dedo, sei lá, pessoas assim. Mas isto necessariamente implica em prejuízo na mobilidade? Não. Por que que essas pessoas tem direito a ter gratuidade? Por que não tem o pedaço do dedo? É diferente do sujeito que é hemiplégico, plenapégico\*, tetraplégico, que depende às vezes, como um cadeirante, para tá junto. O custo desse camarada, desse usuário é maior, porque ele tem que ter alimentação, ele tem que muleta, ele tem que ter dificuldade...fora o bullying, fora a humilha/então assim, esse cara tem o direito de ter gratuidade? Na minha opinião, e na opinião talvez de muita gente, sim. O cara que é idoso, alguns estados fizeram, tá bom idoso, mas por exemplo, meu pai morreu aos 82 anos, meu pai advogado, profissional liberal bem sucedido, relativamente bem sucedido, procurador aposentado da Universidade Federal, por concurso, foi...vice-presidente da OAB, ou seja, um cara de classe média, por que ele tem gratuidade? Que é idoso? Então assim, um idoso que tenha alguma vulnerabilidade socioeconômica, tudo bem, agora o cara/esse cara nem usa, tá certo?

**Edson:** Mas ele não vai tirar lá a carteira.

**Jordy:** Mas teria o direito de tirar, claro.

**Edson:** Teu pai entrou aqui, por exemplo?

**Jordy:** Claro, idoso.

**Edson:** Então pega toda a população idosa de Belém, pelo IBGE, e joga aí?

**Jordy:** Claro, claro.

**Edson:** Não é só quem emite a carteirinha, quem [fez uso].

**Jordy:** Não sei, esse detalhe, não. Acho que é quem emite a carteira. Mas, por exemplo, a PPD, todos os deficientes... pode ser o cara, esse Mario Correa, tem o direito a gratuidade, entendeu? Então assim, quando você pega a tarifa, a tarifa vai/quando a tarifa é, por exemplo, três reais, isso está tudo embutida, essas 19 gratuidades tá prevista aqui, entendeu. Quem vai pagar isso daqui? O lascado, que tá desempregado que não consegue pegar um dinheiro para ir atrás de um...

**Edson:** Esse é o cerne do debate, então a discussão

**Jordy:** [então, assim, o que é essencial na minha opinião, aposentados, idosos, se dependesse de mim que fazia alguns corte, como alguns estados fizeram o corte socioeconômico, os deficientes com corte socioeconômico como acontece em Belo Horizonte, foi uma das primeiras capitais que fez isso, deficiente sim, mas tem que ter uma avaliação de qual é o grau de comprometimento que esse deficiente produz. O

Mario Correa nem vai para fila, para querer que vai ser barrado, "você não tem nenhum impacto de mobilidade, meu filho", entendeu. Então, ou seja, nos finais das contas, tu tá transferindo renda do lascado (...), tu tá transferindo do cara que tá passando fome, que não tem dinheiro para ir atrás entregar um currículo ali, tentar um emprego. Os caras são privilegiados, o que que um delegado de polícia/eu tive uma discussão com o sindicato do Oficial de Justiça...quanto ganha mano? O cara Oficial de Justiça ganha mais de 3 mil reais

**Edson:** [ [ ] atividade que ele exerce, que é muito importante, não justifica. Ninguém tá diminuindo o papel de um delegado [ ]. Mas é o mecanismo né.

**Jordy:** Policial militar fardado, no exercício da função, eu até admito, porque a presença no ônibus de um cara fardado já inibi, tem um outro efeito também...de prevenção da segurança. Mas o cara civil, que tá saindo domingo para passar...a filha/não, meu chefe, não é isso, não é desmerecendo nada você, mas peraí.

**Edson:** Tá, então já vou te fazer aqui outra pergunta. Além dessa medida, o legislativo propôs outra com o objetivo de baratear a custa

**Jordy:** [todos os demais, isso só tem sentido/só tem sentido isso aqui se tiver transparência, se tiver controle social, se tiver melhoria, e portanto melhoria da qualidade do serviço praticado, se tiver...sistema integrado, com bilhetagem inclusiva, para você ter o controle social disso mano. Se não tiver isso, a câmara

**Edson:** [a câmara então na época fez isso em conjunto

**Jordy:** [claro, era um conjunto de medidas, tanto que teve uma parte do empresariado, minoritário, que topava, disse "eu topo".

**Edson:** Sim, porque eu lembro que o presidente da SETRANSBEL, era uma das perguntas que eu fiz aqui, na época disse que a redução das gratuidades não iria necessariamente reduzir [ ] tarifa. Era o Mario Martins, foi na televisão, presidente e tal

**Jordy:** [é malandragem do Mario Martins, mas poderia inclusive reduzir, poderia inclusive reduzir. Porque você

**Edson:** [que a tarifa era defasado, já tava

**Jordy:** [sempre tá defasada, né meu chefe, sempre defasa. Isso é um argumento falho, nós temos que ter isso aqui com mecanismos concretos de medição, isso não pode ser uma coisa suposição, precisa ter o controle social mesmo, tá certo? Isso tem que ter controle social, sem controle social, sem transparência, sem sistema integrado...não dá, tá certo, porque senão

**Edson:** [um conselho, por exemplo, mais efetivo. Porque o conselho só serve para tarifa

**Jordy:** [claro, você até poderia dizer o seguinte, "tá bom, não vai reduzir a tarifa, vamos congelar, mas em compensação em dois anos, nós temos 40% dos ônibus da frota com

ar-condicionado", ah vai, tá tudo bem, em vez de baratear, você compensa isso investindo no sistema e congela o sistema. Tudo bem, pode ser uma hipótese

**Edson:** [qual era o posicionamento do executivo nessa discussão de redução de gratuidade? Prefeito Edmilson.

**Jordy:** Ah, eu acho que era contra, acho que era contra porque

**Edson:** [tem uma matéria do Liberal, porque ele/o líder do governo eras tu, ou tu foste depois? E o vereador Paulo Fonteles votou a favor da retirada das gratuidades e ele é/o vereador Vitor Cunha, presidente da Câmara, ele diz numa matéria/falou isso numa matéria ou no plenário que o presidente ligou, depois da votação, na época, para parabenizar pela decisão, da retirada, em que pese a bancada do PT ter votado totalmente contra. A bancada do PT e os [ ], e uma das abstenções que não apareceram, como o Lourivaldo Pinheiro, que é do PPS, do partido, mas que não foi votar, e depois se manifestou, [ ] que era contra, mas não foi votar, né.

**Jordy:** Não, foi um acordo possível, eu digo "mano, eu sou líder da bancada aqui, se for me desmoralizar que sai, dá uma..."

**Edson:** [ele não foi votar, era por isso. Mas o executivo não/tu eras da bancada, tu eras da bancada do governo

**Jordy:** [era, eu me lembro que o Paulo foi a favor, meio...tímido

**Edson:** [quem é Paulo?

**Jordy:** O Fonteles.

**Edson:** [ah sim, não, votou, apareceu na votação ele lá

**Jordy:** [a favor da redução

**Edson:** [e defendeu, tem um pronunciamento dele na Liberal, nessa mesma matéria, dizendo que/ da importância/usando os argumentos que tu tá falando aí, praticamente os mesmo. Agora e a reação dos grupos que perderiam das gratuidades, sofreste uma..

**Jordy:** Ah, foi o cacete...

**Edson:** Muito barulho né

**Jordy:** Muito barulho.

**Edson:** E a sociedade civil, esse

**Jordy:** [dividida, depois a gente foi fazer pesquisa, até o João Raimundo pilotou esse negócio, ele que comandou, "bora fazer uma pesquisa", aí fomos fazer a pesquisa, pegamos um grupo lá da Universidade, estudante, fomos fazer alguns nos bairros, era dividido...não tinha essa, esse clamor, na verdade era o corporativismo mesmo do...desses cara, Guarda Municipal, Correios, esse pessoal, Oficial da Justiça, esses caras...era ódio assim, "traidor"

**Edson:** [é, porque tu disseste

**Jordy:** [sempre, "sempre desconfiei essa história de esquerda". Eu digo "parceiro, esquerda é outra história, não tem nada haver com o que tu tá discutindo", esquerda é isso, é tentar inverter esse fluxo, vocês estão transferindo renda dos privilegiados, dos lascados pros privilegiados

**Edson:** [disque tinha uma parte do empresariado que tinha uma sensibilidade para o debate. Mas dá para dizer que tinha um posicionamento da categoria, a favor da redução? Nesse momento tudo interlocutava por isso

**Jordy:** [não, eles queriam a favor, eles topavam esse/o Mario Martins, por exemplo, eles topavam reduzir as gratuidades sem esses outros coisas, "não, isso daí nós temos que ver", mas tinha um setor, uns dois, Evaristo não sei o que, o cara, que era de um empresa minoritária, tinha até uma frota também em Manaus

**Edson:** [o pai da Valéria

**Jordy:** [tinha o pai da Valéria, tinha um outro cara aqui, que era até um conservadozão aqui, daqui do Telégrafo, eu lembro que o Dorcival foi conversar com ele, "olha, o cara mandou um recado para ti, liga para ele", eu digo "não, não vou ligar, se ele quiser ligar", ele ligou, disse "olha, quero logo lhe dizer que eu topo fazer tudo isso o que senhor tá fazendo, tudo mesmo, a gente faz um negócio do custo e faz o controle social, bora organizar o sistema", "pô, que bom saber". Tinha, tem gente que...né, que topou, mas minoritária.

**Edson:** Agora, o judiciário, a câmara aprovou e essa questão parou no judiciário né. O judiciário entrevistou e caçou a decisão da câmara.

**Jordy:** Foi, foi, a decisão/interditou, alegando que era direitos/na verdade, foi uma jogada, porque os direitos constitucionais não tinham como questionar, tá certo? Os demais não, os demais eram

**Edson:** [mas aí, a emenda não removeu todos, parece que os que estavam na Constituição foram mantidos, tipo idoso

**Jordy:** [não, os antigos não, mas os constitucionais não, nós não tínhamos nem competência para mudar. Idoso nós não tínhamos como tentar/o que a gente podia, era fazer o que fez lá em Belo Horizonte nos...no deficiente, limitar pela condição socioeconômica, isso a Constituição dava margem, mas revogar não, a lei menor não pode revogar a lei maior.

**Edson:** Certo. A Câmara não recorreu da decisão do juiz, como é que ficou? Chegaram a acompanhar? Porque

**Jordy:** [eu não sei esse detalhe

**Edson:** [ele simplesmente/e eu li na imprensa, tudo o que eu tô te falando que eu li na imprensa, ele caçou, mas ali por erros de/alegação da ação que foi [perpetrada] pelos Sindicatos dos Correios, era uma questão formal, de a Comissão foi composta não

observando a paridade do partido...é, não era muito mérito assim, eu lembro...mas aí...caiu por bobeira?

**Jordy:** [a gente pega um juiz...uma leitura...o juizado/o judiciário nosso é complicado...mas, por exemplo, se você fizer esse debate hoje, não dá problema

**Edson:** [tua posição hoje continua inarredável

**Jordy:** [claro

**Edson:** [até porque não mudou nada de lá para cá, estamos falando quase de 20 anos atrás

**Jordy:** [se fizesse esse debate hoje, não tem esse corporativismo...a sociedade evoluiu nesse sentindo, se você fizesse esse raciocínio aqui, em 5 minutos o cara entendes aí. Qualquer pessoa com o mínimo de bom senso vê que isso aqui é uma coisa razoável, tá entendendo? Não é razoável.

**Edson:** Agora uma outra questão, só para gente

**Jordy:** [tem gente que vai além, eu acho que nós temos que discutir. A questão, por exemplo, dos cobradores, esse é um debate que é inevitável velho, vão chegar nisso, tá entendendo. Não basta agora só simplesmente substituir, porque que tem tecnologia hoje vagabunda para substituir o controle do passageiro, essa coisas humilhante do cobrador, tá certo. Agora, você tem que fazer isso dentro de um programa, cê precisa pegar os trabalhadores do coisa, requalificá-los, tá certo, requalificá-los para uma outra atividades, isso tem programas, não pode ser demite todo mundo e põem controle/tecnologia para fazer isso tem, agora você tem que fazer isso protegendo o trabalhador, qualifica, vê quais são os que estão prestes a se aposentar, mantém, para poder dá um direito de aposentadoria pro cara, entendeu. Você fatia esse segmento, que não é tão, e faz uma proposta de transição.

**Edson:** Eu peguei um, fiz uma pesquisa

**Jordy:** [agora é inevitável, vai sustentar cobrador rapaz? não...

**Edson:** Porque ele é custo né, para ficar bem claro, ele é custo né, para essa tarifa cheia né

**Jordy:** [é é, é custo. Repito, o adendo é imprescindível nesse raciocínio, não basta você dizer "é custo esse trabalhador, não vale nada", não, não é isso, mas você tem que fazer uma transição, vê quais são/tem 10% aqui, 15% que tá para se aposentar, então segura esses caras aqui para dar o direito de aposentadoria sem reposição, tem aqui uns cara que ainda são jovens, que podem se reinserir, então vamos fazer um treinamento, durante seis meses numa outra atividade, num leque que tenha mercado...isso é um programa, o município pode fazer isso, pactuado com o sistema S, com o...sebrai. Dá para fazer, para dizer "vamos requalificar e vamos começar a tirar

progressivamente, vamos fazer uma vantagem, ganha uma bonificação, entendeu, faz um PDV, sei lá, tem formas de você fazer isso.

**Edson:** Perfeito. Deixa só eu te fazer, estamos finalizando nossa entrevista, é eu pesquisei muitos projetos de lei, tem um período aí, da década de 90, 2000, choveu proposições de garantia de...ou meia passagem ou gratuidade no sistema, tem um inclusive que eu, foi da Ana Júlia

**Jordy:** [tem gente que defende tarifa zero pela esquerda mano, aí vou te dizer

**Edson:** [passe livre

**Jordy:** [passe livre, tudo bem, vamos fazer o pacto, mas vamos abrir o jogo aqui com a sociedade, como é que nós vamos fazer isso no sistema atual.

**Edson:** Sim, porque tem

**Jordy:** [só para...tem formas de você mexer no sistema atual, você cria um fundo, por que que isso, por exemplo, por que os carros de luxo não pagam nenhuma tarifa para manter a estrutura, o cinturão viário urbano?

**Edson:** [ por que/ o IPVA não é para aí

**Jordy:** [uma parte, mas é um debate. A classe não usuária do coletivo contribui em que diante dessa dor? Aí é um debate, que precisa ser feito de forma democrática, etc e tal, ou seja, o financiamento

**Edson:** [na conversa com o Alencar, ele ficou simplesmente, botar isso na foto do tesouro também é, se você considera uma sociedade que o imposto, a tributação é regressiva

**Jordy:** [falaste pro Alencar, ele dá na cara. Falar em estatizar o subsídio, do tesouro, ele dá na cara.

**Edson:** É, não, mas assim, mesmo que tu jogue para o tesouro, tu tá penalizando o mais pobre, porque quem paga mais imposto nesse país é ainda o mais pobre, então, indiretamente, é verdade tu tá ampliando a base, mas tu tá cometendo injustiça, ainda. Corrigindo com injustiça. Então assim

**Jordy:** [o que a frase fácil elogia diz, você vai agravar o problema.

**Edson:** Claro. Você era/foi relator de vários, alguns projetos, porque passaram na Comissão de Transporte e tu eras presidente, ali criado em 90, por aí, então tem o da Ana Júlia, que eu fiz entrevista com ela, e ela estendia a meia passagem para estudante de seminários, seminaristas, estudos teológicos, essas escolas, e tem o relator

**Jordy:** [cursinho, tem um cara, aquele menino que era do/ ele fez para

**Edson:** [eu lembro, aquele Carabina

**Jordy:** [não foi o Carabina, foi o...não sei se é esse menino que foi vice-prefeito

**Edson:** [Edilson Moura

**Jordy:** [Edilson Moura, ou foi o Alfredo Costa. Acho que foi o Alfredo, para gratuidade pros...Ideal, Universo, o...

**Edson:** [deixa eu te falar

**Jordy:** [pelo amor de Deus

**Edson:** [inclusive ele é dono do Universo né. O...deixa eu te falar...então tem pareceres favoráveis, não tinha preocupação, essa é uma pergunta para te fazer, naquele momento ali, pelo menos ali na década de 90, com relação a esses financiamento, ah, o exemplo concreto que eu tô te dando é esse da Ana Júlia, que ela apresentou o projeto para estender a meia passagem para/já tinha assegurado para os demais, parece que tinha alguma dificuldade na emissão do...no relatório diz, mas já tá previsto, mas pode melhorar a redação do artigo tal tal tal, da lei, acho que é 146, e mas assim, não tinha essa, tanto na proposição como nas comissões, "mas pera lá, vão pagar né, alguém vai pagar", e aí passou, foi/tem vários pareceres favoráveis, dois ou três que eu vi da comissão do transporte, que atende as formalidades e passaram. Nesse período ainda não tinha ainda essa preocupação muito forte, dos [legisladores] né, porque também tem a racionalidade do parlamentar né, ah, a categoria, querer o voto, racionalidade eleitoral

**Jordy:** [é, ainda mais se você colocar isso na véspera de um ano eleitoral, as chances é...o cara fica pensando quantos votos ele vai perder, uma imagem. Eu nunca tive problema com isso

**Edson:** [é, esse debate da redução foi em março de 2004, ano eleitoral.

**Jordy:** É, eu não tive problema com isso. Várias pessoas decretaram, "não vai te eleger mais", "não vou, então vamos lá meu chefe", minha convicção tá firme, eu não vou/o negócio outra, projeto de lei que eu fiz, negócio dos bares, para reduzir o consumo de bebida, a partir de um horário, foi uma confusão

**Edson:** [até eu fui contra

**Jordy:** [porra, aí eu peguei, aí o João Raimundo pegou os dados todinhos

**Edson:** [ [ ] tu é um boêmio cara, tu é boêmio igual a mim

**Jordy:** [pois é isso/mas não era problema de...era problema de estatística, no horário de duas às cinco da madrugada, era o problema, aí tu pega os indicadores, fui lá com o Mauricio Bezerra. O Mauricio era diretor do Pronto Socorro, ele diz "Jordy, 100% favorável. Jordy tem dia que eu não consigo tomar um cafézinho aqui meu chefe, não consigo tomar um cafézinho, um gole de café, pau de arara que tá isso aqui final de semana e tal", a origem é a mesma, 100%. Aí depois que a lei aprovou, o mesmo Mauricio, "ê rapaz, dá até para dar um cochilo, tira um cochilo aqui de 40 minutos, uma hora, tranquilo", é visível, tiro e queda. Fui lá com Suleima, a filha da Suleima tinha aberto um negócio de Santa Fé não sei o que, um negócio desses bares bacanas, que



tem aqui no reduto, meu Deus dos céu... a hipocrisia é grande né. Morte, violência, agora na hora/você identifica a causa, o foco da causa, não tá tirando o direito de ninguém, você pode chegar na tua casa e encher a cara, três dias e ir para o hospital de coma, não tem problema nenhum, não tem nada que proíba, você pode começar/agora, a partir de duas horas, nas condições x, sem segurança, não sei o que, não pode...É isso meu querido? Então pronto. Valeu.

**Transcrição da entrevista n° 5****Entrevistado: Roberto Sena****Data: 10/11/2021****Local: DIEESE/PA****Edson:** Bom dia, Roberto Sena. Obrigado, coordenador técnico do DIEESE**Roberto:** [Bom dia, meu nome é Roberto Sena, eu sou supervisor técnico do DIEESE no Pará.**Edson:** Obrigado por contribuir com a nossa pesquisa, esse trabalho é uma pesquisa de dissertação de mestrado, da Faculdade Latino-americana de Ciências Sociais. É uma pesquisa/está tentando entender ou reconstruir as relações entre o Estado e a sociedade civil, na questão da concessão de gratuidade, né, subsídios e gratuidade, porque a meia passagem não é gratuidade, mas é um subsídio, na tarifa do transporte público de Belém, e a gente percebeu nas entrevistas que foram feitas com a professora Milene Lauande, o vereador Arnaldo Jordy e o doutor José Alencar, todos eles fizeram referência a essa questão da gratuidade com a participação do DIEESE, né, na centralidade que o DIEESE tem na...nesse debate da tarifa, especificamente do transporte de Belém. Aí eu lhe pergunto, o DIEESE, eu sei que é membro do Conselho Municipal de Transporte, que debate a planilha, que embasa o poder público na definição do valor da tarifa. É uma cadeira definida em lei, Lei municipal do Conselho de Transporte. Eu queria que você me dissesse um pouco, antes da gente entrar nessa questão da gratuidade, sobre a questão da tarifa, especificamente, no telefonema, que no fim você já adiantou um pouco a sua posição, colocando essa...**Roberto:** Primeiro que...a gente já discute a questão tarifária bem antes de estarmos no Conselho, na verdade, a nossa posição acabou que influenciando, naquela oportunidade, vereador Jordy, a pensar num grupo da sociedade e do poder concedente, que pudesse ajudar na discussão do transporte coletivo na capital. Ele encaminhou um projeto para Câmara municipal e, esse projeto foi aprovado e foi criado o Conselho Municipal de Transporte com uma séria de viés, o Conselho tem por princípio discutir a questão do transporte coletivo na capital. Esse Conselho foi ganhando uma importância tão grande, menos pelo que ele faz e mais pela sua incorporação...passou a ser um dos poucos que acabou funcionando no Brasil. Então, no Brasil nós temos pouquíssimos Conselhos... [ ] capital, em alguns municípios até tem, mas são Conselhos Consultivos, alguma coisa parecida. Então, a ideia do Jordy, a gente até conversou bastante sobre isso, era que a sociedade pudesse estar participando das discussões importantes sobre uma importante situação que impactaria, naquela oportunidade impactava menos, mas que impactaria nas questões mensais do

orçamento de uma família. Então, o transporte tinha X% no mês, naquela oportunidade, as pessoas vinham e voltavam, era quatro conduções diárias né, depois mudou a regra do comércio, as pessoas não voltavam mais para casa. Mas naquela oportunidade você não tinha comércio aberto diuturnamente, então naquela oportunidade, eu estou falando há 40 anos atrás, quase isso...Muito bem, então se você pegar o arrazoado do Conselho, ele pode muita coisa e teria influência de muita coisa, agora na prática, o Conselho ao longo do tempo, ele foi...ficando apenas e quase que para discussão da tarifa.

**Edson:** Isso não mudou em nenhum dos governos, que nós tivemos nesse período vários prefeitos de diferentes partidos

**Roberto:** [não mudou, desde o primeiro que já se mostrou...meio que contrário, porque de fato, se acaba tendo uma...metendo o dedo na ferida, porque essa discussão de transporte, ela é uma questão bastante complicada né. Ela tem uma série de viés, tem poder concedente, tem as leis, que na verdade determina, tem o usuário que agora mais do que nunca tem o poder de reclamação maior, que não tinha lá atrás né. Mas, quanto a ideia do Jordy, foi um negócio muito legal, ele pensou "sociedade civil tem que participar dessa discussão", [não vinha ter] a participação seletiva em outras, em outras que de alguma maneira influencia na vida. Nós pensamos muito no DIEESE, a gente conversou antes de eu autorizar o nome, porque eu falei "Jordy, daqui do DIEESE a gente pode bater, pode, independente se tá no Conselho ou não", "O Conselho é importante, vocês tem uma discussão técnica e coisa e tal", "tudo bem, se é para contribuir vamos lá". Então, entramos lá. Então, o tempo passou e acabou que, nós entendemos um pouco desse mecânica da economia, o DIEESE acabou ficando responsável, entre aspas, pelo lado do usuário, o usuário teria representação dentro do Conselho, e tem nominalmente, porque o Conselho é composto de 18 membros. Desses 18 membros...uma parte é da sociedade civil organizada, na qual tá o DIESSE, tá o estudante, tá o aposentado, tá o representando da CBB, tá o representante dos taxistas, tá representando do Sindicato dos Rodoviários...são seis membros daqui da sociedade civil...seis do Estado e da Prefeitura, o restante. Não é meio a meio, você tem uma divisão aí com o representante da sociedade civil organizada. Com a ideia básica do Conselho, não é a pessoa indicada se auto representar, ela tinha que na verdade representar o conjunto naquilo que ela tá apontada, então no DIESSE, a gente vai para lá na verdade como estudo feito pela entidade, né, da qual

**Edson:** [se você for ver a planilha, ela tem outros itens que são muitos técnicos, que às vezes, no movimento social dos estudantes, não tem o domínio dessa

**Roberto:** [é, eu ia chegar nesse ponto quando eu falei para ti que acabou que a gente, segurando e muito essa discussão, da representante da sociedade. Então, como nós

chegamos lá, olhamos aquele arcabouço né...estudamos, olhamos a planilha. Primeiro, eu vejo muita gente bater na planilha...pelo desconhecimento

**Edson:** [caixa preta

**Roberto:** [é, caixa preta. Não tem nada disso. A planilha é uma...um orçamento, imagina lá, cada um de nós, quanto eu vou gastar de açúcar? Quanto eu vou gastar de tomate? Quanto eu vou gastar na cesta básica? Quanto eu vou gastar na gasolina? Quanto eu vou gastar na escola do filho? Soma tudo, esse aqui foi o meu gasto do mês. A planilha nada mais é do que um artifício matemático previsto em lei, ela foi elaborada pelo [geicod], que é uma entidade nacional e embasa a discussão de tarifa do Brasil todo, em alguns locais foi mais aprimorada em outras não. Então, nesses 40 anos ela teve atualização já, mas a planilha não tem nada de novidade tá. É uma planilha de despesa. A nossa crítica a planilha desde o início é que ela retrata despesa, então, se for por ela, o setor empresarial não tem lucro, porque não aparece o lucro do setor empresarial, não aparece gratuidade tá, aparece despesa. Despesa do pneu, despesa da gasolina, despesa do lubrificante, despesa de pessoal, que o que dá mais despesa, é a despesa do cobrador, do motorista, etc etc. Tudo o quanto é despesa tá lá dentro, então eu até brinco, "quem dera que o usuário tivesse essa planilha", cê botava toda a nossa despesa lá. Muito bem, então eu ia começar a falar naquela hora que eu ia falar, a Lei Orgânica do município, que é a nossa bíblia...ela diz, dentre outras coisas, que o município, ele tem entre as suas atribuições também a questão do transporte, tá lá escrito na Lei Orgânica. No que tange a Lei Orgânica no transporte, ela previu a criação da CTBEL, da EMTU, que era lá no início, quando começou, CTBEL depois e agora é a SEMOB, então foi passando de nome de acordo com/ e dando uma pincelada lá, etc etc. Então, ela gerencia o transporte, e na questão da tarifa, na questão do preço, a lei diz também que...se pode ter ativação de preço, reajuste de preço, seguindo uma norma, essa norma é uma planilha técnica. Então, tpa tudo previsto em lei, então a planilha técnica que foi criada pelo [geicod], não foi criada em Belém, não foi criada pelo setor empresarial, não foi criada por nós, a gente já tentou ajeitar lá, juntamente com os outros grupos ao longo desses 40 e tanto anos quase do Congresso de lá. Muito bem, mas como te falei é uma despesa...bom, se ela é despesa, ela vai refletir, exatamente, ou pelo menos, em muito aquilo que aconteceu com a despesa do transporte, a despesa pro setor de transporte se movimentar. Então, ninguém quer que/todo mundo quer o ônibus, tu pode reclamar do ônibus, tu pode querer o ônibus melhor, mas ninguém quer deixar de ter o ônibus, tu quer o metrô, tu quer...então, a princípio é, nós queremos um transporte de boa qualidade etc etc. Então, a Lei Orgânica prevê que isso tem que ser remunerado, o sistema tem que ser remunerado, ele não pode quebrar...mais do que já tá quebrado, e esse reajuste se dá através de um planilha técnica, essa planilha ela

sempre foi confusa né...tô falando pra ti, tem que saber fazer conta matemática lá para ti ir apurando. A gente foi estudando ao longo do tempo, tinha gente que sabia, veio gente para ensinar, do [geicod] tá...bom, como a gente, dizem que a gente sabe de tudo, a gente sabe um pouco de alguma coisa, do DIEESE, mas a gente foi se aprofundando, a vida foi dizendo para nós o que tínhamos que fazer, a gente assessora trabalhador. Então, para tu reivindicar um reajuste na mesa, tu tem que provar que o cara tá morrendo de fome, que a inflação subiu, então essa tem sido a nossa função. Então, a gente acabou se metendo em tanto coisa, hoje em dia 90% da/de custo passa pelo DIEESE e a gente vai falando sobre isso aqui, e na questão de transporte, isso foi devagar aqui, dando cabeçada aqui, vem para cá, vai para lá etc etc

**Edson:** [nas matérias que eu vi, na imprensa, tem assim muito, o empresário apresenta uma planilha, o SETRANSBEL vai lá e "tá aqui a minha". Aí o DIEESE vai lá "peraí, tem esse outro valor aqui"]

**Roberto:** [eu quero chegar nesse ponto aí. Então a Lei diz isso, tá aqui a planilha e nós ao analisarmos a planilha verificamos que os buracos lá/ou seja, as linhas de despesa não contemplavam outro ponto que tem na Lei Orgânica, a Lei Orgânica diz que tem uma planilha técnica...lá pelas quantas, se conseguiu mudar na discussão da Lei Orgânica do Transporte que tem que subir mediante uma planilha técnica

**Edson:** [compatível com a renda da população

**Roberto:** [em consonância, essa foi uma briga do seu amigo aqui com o Alencar, lá naquela oportunidade, os cara dormiram no ponto (...) ou seja, na discussão todinha aqui, nós conseguimos botar em consonância com o poder aquisitivo da população, por que? Porque já naquela oportunidade, através de estudos que a gente tinha com os dados do IBGE, nós temos um estado rico de um povo pobre, quase metade, ou metade da população, trabalhadora desses estado é assalariada, do estado, que era o dado que se tinha, do município também. Então, uma das coisas quer era interessante era em discutir a planilha com esse olha do poder aquisitivo, sabendo nós que isso ia dar porrada, por que? Porque os cara vinham com o seu custo que isso está previsto em lei, mas na hora que a gente colocou a vírgula lá, em consonância com o poder aquisitivo, aí disse/no mínimo cê podia meter o dedo e "perá lá Edson, não está totalmente fora". Isso foi a grande coisa. Muito bem, por Lei tem a planilha técnica, nós não entramos na discussão da planilha, discussão de fazer uma planilha, por que que o DIEESE não faz uma planilha? [A gente] rascunha uma planilha, se eu rascunhasse uma planilha ia dar exatamente ou muito parecido com a planilha que o SETRANSBEL coloca, ou que a

**Edson:** [ainda é o Seu [Delcio] o assessor técnico?

**Roberto:** Não, o Delcio já não está mais aí, não está mais lá. Mas o Delcio foi durante muitos anos, meu amigo pessoal, aprendi muito com o Delcio, se especializou nisso aí, cara bom para caramba

**Edson:** [ele era do Conselho inclusive.

**Roberto:** Foi, ele era representante no Conselho, representante do SETRANSBEL no Conselho. Muito bem, então tu pegaste ainda agora/então, o que aconteceu entre o SETRANSBEL, não existe uma periodicidade de reajuste, agora, por exemplo, tem mais de dois anos que o setor tá sem tarifa, tão quebrado, tão quebrado. Eu mesmo disse isso agora, teve um tempo que eu me calei, depois "não, pô", isso aqui é aberto. Uma vez, o pessoal da CUT, "porra, o DIEESE", "É para mentir? Então eu vou mentir", seu eu digo que subiu combustível, se eu digo que o rodoviário tá quebrado tá, eu vou dizer que os cara não estão ? Como é que alguém vai sobreviver dois anos sem reajuste de tarifa, e a nossa tarifa de Belém é uma das mais baixas do país, então quando a gente briga para ter um transporte de boa qualidade, o cara vem lá, mostra para mim "com essa tarifa? com essa tarifa?".

**Edson:** Cê tem esse rank?

**Roberto:** De que? Eu tenho, a gente tem por aqui.

**Edson:** Pô, eu gostaria.

**Roberto:** A gente tem por aqui, eu passo para ti.

**Edson:** Pô, perfeito.

**Roberto:** A gente tem acesso a esse rank.

**Edson:** Agora sim, essa tarifa é baixa, mas acessa a renda média, ela é baixa, como é que

**Roberto:** [deixa eu só terminar aqui, deixa eu só terminar aqui para gente chegar. Aí, a SEMOB vem e calcula, faz uma planilha técnica dele, então SETRANSBEL, que é o patronal coloca lá suas despesas, o SETRANSBEL que também conhece essas despesas faz a sua planilha. Via de regra, a planilha da SEMOB é menor do que a do SETRANSBEL, por quê ? Tem um negócio no transporte coletivo que a gente chama de ordem de serviço, então o ônibus é para rodar de tantas horas e tantos minutos passar, por que que as pessoas ficam paradas na parada lá e o ônibus não passa? Os cara seguram o transporte, seguram, porque tem horário que o ônibus anda seco, tem horário de pico que o ônibus vai muito cheio, então isso aí é uma desobediência de ordem de serviço, só que isso aí o SEMOB tem, então ao fazer sua planilha, ela pega todos, eu tô citando um quinto de cargo, não quer dizer que eles desobedeçam toda ordem de serviço, isso acontece, mas tem outras coisas, como lubrificante e coisa e tal, que a SEMOB tem um cálculo lá que difere do setor empresarial. Muito bem, mas as duas planilhas, via de regra, elas dão um percentual acima da inflação...e por que eu tô

citando a inflação? Porque o meu salário, teu salário, salário das pessoas que utilizam o transporte, elas, via de regra, são reajustados, quando são, com base na inflação na data-base da categoria. Rodoviária, vai para porrada lá no mês de maio, faz greve, porque a data-base deles é [maio] e o patronal não quer dar o reajuste. Professores, vai para porrada porque/então, todos nós que vivemos de salário, temos o nosso salário reajustado tomando como base a inflação. Aí que nós entramos com a história do poder aquisitivo, então como te falei, acabou que nós assumimos um papel que não era nosso, que não é nosso, mas ao longo de quase 40 anos, nós começamos a fazer isso, veio a imprensa, "porra, tá todo mundo aqui no DIEESE" e a gente vai para porrada, vamos no Ministério Público, vamos não sei aonde, e na sentada no Conselho, fica de um lado o SETRANSBEL, do outro lado o SEMOB com os dados e vem o DIEESE aqui, praticamente falando em nome de todo mundo com isso aqui, então eu tô te explicando a planilha técnica e as discussões. Então, via de regra, esses dados que a gente leva...a gente consegue muita das vezes, com que a tarifa não seja aquela que o patronal quer, que não seja a que a SEMOB apresenta, mas que fique no meio termo entre a inflação e aquilo que eles apresentaram. Algumas vezes, nós chegamos no prefeito, e o prefeito, na penúltima vez, o Zenaldo deu aquilo que o DIEESE havia apontado, deu o valor da inflação.

**Edson:** Que não era nem da SEMOB

**Roberto:** [nem da SEMOB, deu aquilo que DIEESE disse como inflação. A inflação deu tanto

**Edson:** [o Conselho aprova o valor e indica pro prefeito, ele não é obrigado a seguir. A tarifa é uma política

**Roberto:** [isso, e no Conselho não precisamente, a posição do DIEESE é aprovada. então, pode ser que seja aprovado um valor ou outro, eu tenho votado nas últimas três vezes pelo reajuste da tarifa, tá. Porque a tarifa tá tão baixa, como é que eu vou chegar lá com eles, como eu disse para ti e votar contra o reajuste da tarifa, aí o cara vai dizer "tu tá ficando doido?"

**Edson:** [o diesel aumentou três vezes

**Roberto:** [o diesel aumentou, tá todo mundo quebrado. Então, eu tenho

**Edson:** [eu moro no conjunto satélite, lá a empresa Belém-Rio quebrou, tiraram duas linhas de ônibus, tiraram uma no Maguari, uma do Tenoné

**Roberto:** [então, como a gente reflete pouco, um pouco muito da sociedade os dados aqui

**Edson:** [eu fui na SEMOB, só para/como cidadão, e a presidente da SEMOB falou "olha, se vocês tiverem uma empresa, me digam que eu ponho no outro dia lá", porque ela diz

que não tem empresário querendo entrar na linha, que não se adequam, que não é...tu acredita nisso? Eu ouvi isso.

**Roberto:** A defasagem hoje, ficaram quebrados. Então, por isso que tô falando para ti. Então, quando eu vejo, planilha, não sei o que, coisa e tal, isso é muitas das vezes colocada por desconhecimento, não vou nem dizer que é sacanagem, por desconhecimento. As pessoas não conhecem a planilha, tá

**Edson:** [agora, onde é que a gratuidade entra na planilha?

**Roberto:** Não tem.

**Edson:** Não tem. Ela não é um item lá ?

**Roberto:** Não. Gratuidade, cê chega nela através de vários cálculos lá, internamente na planilha. Então, o setor de transporte ao fazer a arrecadação, lá tem um percentual de gratuidade porque aquilo é marcado, quem pega o transporte gratuito, tem X% lá de gratuidade. Setor empresarial fala em 23%, 20, 23%, Eu fico

**Edson:** [o DIEESE não tem esses [fundos] né.

**Roberto:** Não, não tenho, nem contesto o número. A gratuidade é alta. Bom, quando eu falo que sou contra a gratuidade, eu sou contra a gratuidade só de 23%, deveria ser todo mundo andando gratuito, salário é uma merda, tá bom? Eu tô brincando aqui para te entender o que eu tô dizendo, senão vão dizer "pô, mas tu é"/Não, eu acho só que a gratuidade é tipo a história de...nas filas, você ter lá, como é, nas filas do banco, na fila

**Edson:** [prioridade

**Roberto:** [prioridade. A Lei, ela é sábia, quem pensou, pensou. Uma senhora, barrigona, gestante, uma pessoa com deficiência...muito bem, mas eu conheço gente, o filho tá andando, a filha tá andando no shopping e coloca a mãe lá para ir pagar, porque ela pode furar a fila, porra, mermão, aí é sacanagem com quem tá na fila. Mas se tu fores falar né, "ah, mas olha, isso aqui é prioridade", sim, e quem tá duas horas na fila lá para pagar? Muitas vezes, deixando trabalho para fazer, então é, sabe. Então, assim, o vereador ao aprovar a gratuidade, se deixar, eles vão aprovar para todo mundo, era legal, tá bom. "Gratuidade para não sei mais o que", porque aquilo politicamente é uma coisa boa, tá bom, mas alguém paga por aquilo, quem é que paga? Quem utiliza o transporte e paga passagem. Muitas das vezes o desempregado, já bati isso n vezes. Então, esse tipo de comportamento, eu tenho críticas a ela, então, eu não sou contra a gratuidade por ser contra a gratuidade, eu sou contra a gratuidade porque a forma colocada por ela, ela na verdade não ajuda, ela acaba prejudicando. Porque o que acontece, se é verdade que é 23% ou 20% a gratuidade, na hora que tu vai fechar o cálculo da tarifa final, isso tem um peso. Porque se for só 10% da gratuidade

**Edson:** [mas se ele não tá na planilha, como é que ele entra no cálculo?



**Roberto:** Não, na verdade, ao fazer os cálculos finais. Então, eu teria para receber/o setor empresarial sabe quantas pessoas pagam o transporte.

**Edson:** E a meia passagem?

**Roberto:** Também. Ele tem o controle disso, meia passagem entra. Ele tem o cálculo, ele sabe quantas pessoas utilizam a meia passagem, quantas pessoas não pagam, tanto que ele tenta restringir, ele tenta restringir. Na passagem interestadual, o idoso para conseguir...sabe, o cara restringe, o que é aquilo ali? O cobrador que é orientado barra a passagem lá dentro. Então, esse cálculo, ele puxa no final, então, ao receber cada vez menos

**Edson:** [quando chega a planilha do SETRANSBEL lá para vocês analisarem no Conselho, vai ver lá o pneu, graxa, tá. Tem lá alguma que determina, "ah, são 20% de gratuidade"?

**Roberto:** Não.

**Edson:** Não aparece na planilha ?

**Roberto:** Não. Não precisaria aparecer.

**Edson:** Porque eu lembro que o Jordy fez uma discussão em 2004 de revisão das gratuidades, com a perspectiva de/a Câmara dos Vereadores aprovou, os vereadores aprovaram, com a perspectiva de redução da tarifa, e...

**Roberto:** Por causa da discussão que é travada, é que tenho 23% de gratuidade andando

**Edson:** [sim, cê bota esse pessoal para pagar.

**Roberto:** O que vai acontecer? Eu tenho uma subida de lucro, se eu tenho uma subida de lucro, o setor empresarial não pode dizer que ele tá quebrado porque subiu meu lucro, agora tem uma discussão do ICMS, se caiu a cota de ICMS que não tá lá previsto, eu teria uma/vê bem, o que eu tô dizendo para ti é que o item de gratuidade não tem, tu chega no cálculo através de outro mecanismo. Tu consegue chegar nisso aí, através de outro. Então, o setor empresarial tem esse dado, ele tem o dado, depois significava/é por isso que eu não entro na discussão.

**Edson:** O município tem o dado? Faz aferição? O poder público.

**Roberto:** A SEMOB pode ter, entendeu. Mas esse dado também, é um dado que é trabalhado por causa da...

**Edson:** Você teria a última planilha que vocês apresentaram no Conselho para me entregar? Uma cópia.

**Roberto:** Eu posso verificar aqui, depois tu passa aqui, eu tento verificar. Que a gente recebe isso aqui para apreciação.

**Edson:** Como conselheiro vocês recebem essa [ ]. Pode ser a última, pode ser a penúltima, pode ser qualquer uma.

**Roberto:** Não não, eu te arranjo uma cópia, isso e...te passar o negócio do rank.

**Edson:** O rank, e eu também queria saber, se você tem algum estudo comparativo que mostre essa renda média da população de Belém, Metropolitana, em comparação com outras. Isso que você fala do poder aquisitivo.

**Roberto:** Não, o poder aquisitivo é emitido através de um dado que é do IBGE, a gente chega nele, hoje quase metade da população

**Edson:** [acho que o IBGE deve ter isso né.

**Roberto:** Deve ter, a gente tem aqui também, um quadrinho aqui, eu posso verificar isso aí. Passa por (...)

**Edson:** Metade da população economicamente ativa de Belém ganha um salário mínimo

**Roberto:** [é ocupada, ganha um salário mínimo, o povo é pobre, o Estado é rico. Então, pois é, então tu diz "como é que eu vou ficar?". O problema, aqui a discussão não é essa...a discussão para mim não é essa.

**Edson:** Não é essa o que? De rever gratuidade?

**Roberto:** Não, presta atenção aqui. Ao discutir a tarifa, eu esqueço que a população paga, eu tô discutindo a tarifa. Porque se embolar as duas coisas, aí tu tá lascado.

**Edson:** Mas a Lei Orgânica embolou.

**Roberto:** Não, a Lei Orgânica, tinha uma vírgula lá que dizia "em consonância com o poder aquisitivo", mas não bateu o martelo "tem que ser igual poder aquisitivo". Consonância, dá respaldo, dá alguma coisa. Porque senão, ia ser o que acontece hoje, temos uma tarifa

**Edson:** [mas também, desculpa, é uma sinuca de bico, porque se tu bota tarifa tá tudo bem, cinco conto, bota cinco conta. O cara não pode pagar, porque a renda média é isso que tu falou, um salário. Então, ele vai andar de bicicleta. Quando a gente ver, muita gente de bicicleta, trabalhador de construção civil, por exemplo, vai de bike pro trabalho.

**Roberto:** Mas essa discussão, ela é travada de uma/é isso que eu quero dizer para ti, quando eu escuto tarifa, eu esqueço a renda. Essa é uma discussão técnica, porque a lei diz que tem [ ] poder aquisitivo, aí eu entro, mas olha

**Edson:** [esse negócio de renda é uma jabuticaba belenense

**Roberto:** [ [ ] a inflação deu isso, eu entro por aqui, tomo porrada né, mas já botei na imprensa. Os cara pediram agora 5 reais, o DIEESE já chegou lá, porrada pra um lado, Michele já ligou para nós, já passamos pro Ministério Público, tá seguro. Até agora, tem quase dois meses, um mês e meio mais ou menos...tá tudo parado...tudo parado. Porque os cara tão quebrado, o diesel vai aumentando tá

**Edson:** [a pandemia teve um impacto muito forte neles

**Roberto:** [teve, só teve, caiu o número de pessoas andando. Aí o cara diz "mas já voltou, porque agora o pessoal tá andando", parceiro, o pessoal vai andar de novo, mas o pessoal tá quebrado porque o diesel/quais são os custos do transporte? A maior despesa, é a despesa de pessoal, leia-se rodoviários e tal. Depois, os combustíveis. Então, na hora em que os combustíveis disparou, toda vez que a gente largava o diesel, dizia assim "daqui a pouco, o setor empresarial vai pedir aumento de tarifa", eu dizia "daqui a pouco vai pedir", pediu, entendeu? Então, nossa posição hoje, se tiver reunião do Conselho, nós vamos votar pelo aumento de tarifa, qual vai ser o aumento? Aí é outra discussão, eu sou terminantemente, não aceito nem discutir no DIEESE, congelamento de tarifa. Isso é um princípio, porque se eu votar pelo congelamento de tarifa, eu vou ter que votar por congelamento de salário, congelamento de tudo, tá bom. E não temos condição de fazer isso. Então, uma coisa é uma coisa, outra coisa é outra coisa, fazer a defesa das pessoas que menos têm, a gente faz todo santo dia.

**Edson:** Qual seria a alternativa do DIEESE então para essa tarifa

**Roberto:** [eu vou chegar lá no ponto que tu quer chegar (...). O Estado do Pará, é um dos poucos Estados que tem o transporte tão caduco, nosso transporte é péssimo. Porque as condições para melhora desse transporte, elas...se existem, existem muito poucas. Muito bem, tarifa uma das mais baixas do país...sei lá, se fosse mais alta seria melhor? Eu não sei te dizer, agora Brasília, Rio de Janeiro, Porto Alegre, São Paulo, Recife. Cinco aqui eu tenho certeza, que melhoraram as condições de transporte, as tarifas são bem maiores do que a nossa, isso é uma coisa, mas a principal coisa é o subsídio do transporte. Lá, em São Paulo, o subsídio é muito alto, o Estado entra com subsídios para o transporte. Aqui, o transporte ou você tem a tarifa ou tu não tem o transporte, então, quem banca o transporte é o usuário. Mas como é que o usuário vai bancar o transporte se ele tá quebrado, se ele é assalariado? Aí que entra a discussão, por isso que eu digo para ti, são duas discussões, uma discussão é a técnica parará parará, que eu não misturo, outra coisa é o que fazer, que é a pergunta que tu fizeste. Então, qual é a saída que a gente tem? A saída é nos discutirmos os subsídios pro transporte, tá bom? Se nós não fizermos isso, vamos continuar do jeito que tá...cê passa dois anos, um ano, reajusta 10 centavos do transporte, setor empresarial fica puto da vida, e diz assim "com esse reajuste parceiro...não vai ter melhora nenhuma" e não tem. Vai passar mais um ano, reajusta 10 centavos...não vai ter melhora nenhuma, porque você não vai ter subsídio para o transporte. A outra coisa, que a gente tá em discussão agora, a renovação de (...) processo licitatório. Ainda tá girando, nós não temos licitação do transporte tá, porque segundo se alega, as empresas não querem vim, do jeito que tá esse caos. É por isso que elas não se inscrevem, mas eu não tô entrando nesse mérito, eu tô dizendo para ti/por isso que eu falo para ti, a discussão sobre transporte,

o buraco é muito mais embaixo, a gente já discutindo sobre [manejas] que é a tarifa, e no caso a gratuidade que tem dentro da tarifa. Mas isso aí é um céu, é um mundo. Então, mas eu digo mesmo assim "se for para discutir tarifa, eu não quero mais nem tá lá". Eu não quero discutir tarifa. Tarifa é uma das coisas do transporte, que eu quero discutir, a tarifa tá alta ou tá baixa, eu tô falando assim nominalmente é uma das menores, mas ela tá baixa? Eu reconheço que ela tá. Agora ela podia não tá tão baixa? Cadê as linhas troncais? Cadê/Então, tem outras coisas, mas isso aí é uma discussão do sistema de transporte coletivo, que ninguém faz, por isso que eu tô dizendo para ti, como tu tá fazendo uma pesquisa, coisa e tal, tu tá com uma nesga da nesga da nesga, tá. Aqui que o tema é gratuidade. Tu tá lá no rabo da fileira, tá. Porque para podermos chegar nisso que é a tarifa e a gratuidade, tem toda uma discussão para trás, que é o Sistema de Transporte Coletivo, que a gente tem no Estado. Só para fechar, eu queria te dizer o seguinte, que nós somos um dos poucos Estados do qual nós não temos discussão de subsídio, enquanto nós não tivermos isso, vai ser essa joça, essa briga, e não vai melhorar o tamanho do transporte coletivo.

**Edson:** Perfeito. Assim, porque o trabalho eu preciso fazer um recorte, eu não tô dando conta da política em transporte, eu não tô discutindo isso. A discussão é muito focada ali na atuação desses grupos de interesse, aquilo que já falou, vereador que quer os votos professores, aí ele vai lá "professor ganha pouco nesse país, tem que andar de graça", meu foco é mais ou menos entender como é que o grupo, relativamente pequeno, mas organizado, consegue benefício público, captura o benefício, em detrimento da coletividade.

**Roberto:** A gente tem amigo vereador, às vezes alguns até ligam né, "ah, tal coisa assim assim", a nossa posição é muito claro é: a gratuidade na forma que ela é colocada hoje, ela não ajuda, porque alguém paga por isso, "ah, mas o setor empresário", ele não paga. Ele deixa de receber, ele não paga.

**Edson:** Ele não recebe, uma vez que o valor da tarifa também é calculada com base nessa gratuidade.

**Roberto:** Não. Volto a dizer para ti de novo, não é com base na gratuidade, eles chegam na gratuidade pelas informações que ele tem de que na verdade tava dentro. Para te entender bem aqui, não tem o buraco lá gratuidade, não tem. Vou pegar a copa da tarifa e vou te dar aqui a copa da tarifa não tem a gratuidade lá. Tu chega no cálculo da gratuidade através dos cálculos de outros cálculos lá que você vai fazendo lá dentro. Então, ele chegou, ele diz que é 23%, tá. Eu não contesto esse número.

**Edson:** Hoje, 23% das pessoas que passam na roleta são gratuidades.

**Roberto:** São transportadas, temos um cálculo aí. São transportados dia, na grande Belém, cerca de um milhão de passageiros, que agora, 700 mil passageiros. Alguém já

falou de 600 mil tá. Mas porque na pandemia veio para baixo/em torno de um milhão de passageiros, quando tava tudo funcionando bem. São 23% que...tem gratuidade

**Edson:** [gratuidade e meia passagem, os dois né.

**Roberto:** Meia passagem tem outro cálculo

**Edson:** [ah, não é 23 ?

**Roberto:** Não, 23% é gratuidade. Por isso que os números que eles colocam é alto, para mostrar que uma porrada de gente anda de graça dentro do transporte coletivo. Eu não contesto, porque eu não tenho número para contestar isso aí, eles tem os números lá, se a SEMOB não contesta, que é que podia ter o número, vai ser nós do DIEESE? O que eu tô dizendo aqui, o que eu digo é, independente de ser 10, 12 ou 20, a gratuidade na forma colocada hoje tá, eu acho que ela não ajuda, ela caba prejudicando quem paga o transporte coletivo, porque ao dar gratuidade, achando que isso vai tirar do lucro do setor empresarial é falácia, é engano, porque não é isso que vai acontecer.

**Edson:** Tu falou que o vereador liga e tal

**Roberto:** Não não, às vezes a gente troca figurinha, sobre outras coisas, coisa e tal...alguma coisa sobre transporte, tem cara que entende lá, Fernando Carneiro, por exemplo, é um dos caras que tem bastante conhecimento, meu amigo e foi presidente do CETBEL, então ele tem conhecimento, tem alguns que tem conhecimento, mas tem outros que chegaram lá o Altair tá lá, o Altair é dos rodoviários, também tem conhecimento, então tem alguns que na verdade não tem conhecimento disso. Então, não é contra a proposta, é que da forma colocada hoje, se é 20% ela é muito, isso prejudicando quem paga, porque ele é pressionado a pagar mais, porque se tem uma gratuidade alta, então se tivesse/o valor fosse menor, a discussão seria de forma diferente, entendeu. Mas eu volto a dizer para ti, independente de isso aí, a gente só vai melhorar se tivermos...a história dos incentivos, sem isso... eu não vejo como melhorar o transporte. Então, nós vamos ter essa quebradeira todo tempo...o usuário puto da vida porque subiu 10 centavos, 20 centavos, porque para ele é muito, e o sistema não vai melhorar. Então tu...dá 20 centavos, vai melhorar o que? Nada. Achar que os caras vão colocar ônibus novo, bonitinho e tal tal....

**Edson:** Ar-condicionado.

**Roberto:** Essa discussão participamos do ar-condicionado, chamaram a gente e fomos lá. Por princípio, nós do DIEESE somos favoráveis ao ar condicionado, em princípio. Mas aí vem a segunda coisa, quem paga? Quem vai pagar? Porque achar que eu vou colocar um ar condicionado no ônibus e ninguém vai pagar, é achar que maná cai do céu. Reunimos um grupo técnico, fomos estudar, no final tava lá colocado os valores, entregamos para o prefeito, a tarifa tinha que subir naquela oportunidade...nem lembro, mais ou menos [20%], tinha que colocar toda a frota, toda a frota. Porque, quem votou

lá pela gratuidade, a Câmara, porra legal, bonito, é bonito isso aí, sim e aí. E quando ligaram para mim, presidente da Câmara ligou para mim, eu falei "puta que pariu, com base em que você votaram isso cara, cadê o estudo técnico? Porra Sena", aí seguraram lá

**Edson:** [e acabou sendo derrotado depois

**Roberto:** [voltaram atrás, porque com base no estudo técnico, assim, eu tô falando aqui para ti, tá com material, a minha crítica algumas vezes, é isso que eu queria que tu...o que eu acho, qualquer decisão, ela tem que ser embasada em estudo técnico. Porque eu só olhar politicamente, aí mermão, eu queria que todo mundo ganhasse 10 mil por mês, 20 mil por mês, eu não queria que tivesse pobreza, tá. Mas como a roda do mundo age...eu sou um organismo de trabalhadores, lido com isso aqui todo santo dia, porque o mínimo não sobe, é o mínimo do DIEESE é 5 mil reais, porque o mínimo não sobre para 5 mil reais ?

**Edson:** Esse mínimo pagaria uma tarifa condizente, o cara poderia pagar o ônibus

**Roberto:** [porque tu quebraria o país porra. Não teria é, produtividade suficiente para que alguém tivesse dinheiro e comprasse, faltaria produto, isso daí é economia. Então não é assim, tu vai, a coisa vai sendo modulada, vai sendo...então, é por isso que eu acho que essa discussão com o subsídio, os cara voltaram atrás, fez o estudo, aí o prefeito segurou e o estudo tá pronto lá, com o Ministério Público presente, avisamos lá, "olha tá aqui o cálculo", teria que trocar toda frota, porque os ônibus que temos rodando, ele foram feitos para não/tipo assim, tá aqui essa sala, mas se tu botar um aparelho grande, vai quebrar isso aqui, não vai suporta e nem teria condição a linha de energia para poder suportar, e o que que ia acontecer se eu coloco um aparelho de 12 mil btus aqui para esfriar a sala, muito bem, eu ia pagar mais energia elétrica. Então, já expliquei para ti, que ao fazer, ao botar o ar condicionado, além de eu ter que quebrar os ônibus, quer dizer tem ônibus novos, o custo ia aumentar e a tarifa teria que aumentar também para subsidiar os custos que teriam, tá. Mas na hora de votar, o pessoal não quis saber de nada, tá me entendendo, eu sou favorável de ter transporte, porque uma cidade quente como a nossa há muito tempo já devia ter ar condicionado, agora teríamos que trabalhar para que na verdade se efetivasse.

Edson: Muito obrigado, Roberto Sena.