

# O Transporte Rodoviário de Passageiros da RMR e sua Utilização por Estudantes de História e Geografia da UFPE



Foto: <https://portaldeprefeitura.com.br/2020/01/16/recife-e-a-cidade-brasileira-que-mais-se-leva-tempo-esperando-onibus/>

Responsáveis:

Caio Marx e Guilherme Fonseca

Apoio: D.A. Geografia UFPE



# **O TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE PASSAGEIROS DA RMR E SUA UTILIZAÇÃO POR ESTUDANTES DE HISTÓRIA E GEOGRAFIA DA UFPE**

## **APRESENTAÇÃO**

Os cursos do período noturno da renomada Universidade Federal de Pernambuco (UFPE) são compostos por estudantes em sua maioria de camadas de trabalhadores mais pobres. Muitos abandonam o curso por falta de condições materiais (custos altos e má qualidade do transporte público, alimentação com o Restaurante Universitário fechado, falta de bolsa, ou valor abaixo do necessário) para continuar seu curso e realizar seu sonho de concluir o ensino superior. Diante disto, o Instituto Latino-Americano de Estudos Socioeconômicos (ILAESE), com estudantes de História e Geografia dos cursos noturnos de licenciatura da UFPE iniciou uma pesquisa sobre “As condições do transporte público rodoviário da região metropolitana do Recife”. No primeiro momento optamos por começar analisando os fatores que dificultam o acesso dos estudantes que continuam na Universidade e utilizam o Transporte Público/Privado de passageiros para seu deslocamento para a Universidade.

Ao fazer esse estudo optamos por iniciar a partir do geral acerca do transporte de Rodoviários de Passageiros da Região Metropolitana do Grande Recife, pois seria impossível estudar o transporte exclusivo dos estudantes da UFPE, pois ele é integrante do conjunto da RMR. Assim, linhas que circulam nas periferias da UFPE como Barro-Macaxeira, CDU- Boa Viagem entre outras fazem parte desse mesmo sistema de transporte.

Assim, a partir de relatórios anuais do Grande Recife (2012-2019), da pesquisa realizada pela Moovit (2022), relatório da ATEPE<sup>1</sup> a pedido da Urbana- PE, matérias sobre transporte público na grande imprensa, pesquisa de campo e entrevistas com estudantes buscamos apontar quais as causas, quem são os responsáveis por essa situação e apontar saídas que ajudem ao conjunto dos estudantes e da classe trabalhadora que usa transporte público, qual a saída para termos um transporte público, barato e de qualidade a serviço da população e não do lucro.

## **INTRODUÇÃO**

O transporte público rodoviário em Pernambuco é ruim, caro e monopolista. É isto que a pesquisa realizada neste trabalho vai demonstrar a realidade nua e crua de quem utiliza o sistema de transporte público, em especial os estudantes de história e geografia da Universidade Federal de Pernambuco. Primeiramente, analisaremos o panorama geral do transporte público rodoviário na região metropolitana do Recife como a diminuição de passageiros por ano, a diminuição da frota de ônibus num período de 2012 a 2019, a variação da tarifa em comparação com a inflação, a redução no número da frota, o tempo médio de viagem, a composição do conselho metropolitano, a situação atual dos trabalhadores rodoviários em especial a demissão em massa de cobradores e a dupla função, o faturamento anual das empresas, as renúncias fiscais e regalias do governo do Estado às empresas de ônibus. Com isso, passaremos à segunda parte do trabalho que diz respeito à pesquisa de campo realizada na UFPE e a situação dos estudantes que utilizam o transporte público. Relembraremos o revoltante caso da estudante Camila Mirele na qual foi morta devido à superlotação do ônibus Barro-Macaxeira que foi a linha utilizada para a pesquisa de caso realizada.

Além disso, demonstraremos a importância da luta dos estudantes na conquista do passe livre e como isto pode sim ampliar-se para estudantes das universidades federais.

Por fim, esta pesquisa tem o papel social de fortalecer a causa estudantil e demais movimentos sociais que lutam por um transporte público de qualidade, barato e controlado pelos trabalhadores, estudantes e demais usuários desse transporte. Pretendemos aprofundar o tema do transporte público na RMR para compreender o profundo pacto político e econômico entre os proprietários das empresas e o Estado contra os trabalhadores, jovens, estudantes, crianças, mulheres, idosos e deficientes que dependem de um serviço público essencial para a sua locomoção. Desse modo, esta pesquisa e o seminário estão comprometidos com um projeto de transporte público rodoviário que sirva aos estudantes e trabalhadores de todo o Brasil e não ao lucro de um punhado de proprietários.

## **CRISE SOCIAL E ECONÔMICA, QUEDA DA DEMANDA POR TRANSPORTE PÚBLICO DE PASSAGEIROS E A POLÍTICA DO SETOR PATRONAL DE TRANSPORTE EM PARCERIA COM O ESTADO PARA MANTER SEUS LUCROS**

De acordo com o relatório da ATEPE ( Associação Tecnológica de Pernambuco) a pedido da Urbana-PE ( Sindicato Patronal) : “Análise dos fatores influentes na queda da demanda do transporte público por ônibus na RMR” onde analisou os prováveis motivos da queda da demanda de passageiros nesta região. A pesquisa fez uma análise de dados entre 2007 e 2018 tais como: Quantidade de passageiros, Quilometragem mensal percorrida pelos ônibus urbanos; índice mensal de cumprimento de viagens; Idade média da frota; Quantidade mensal de passageiros usuários do Sistema Estrutural Integrado (SEI); Tarifa média; Número de reclamações total e por tipo; Tempo médio das viagens em um dia tipo do mês; Renda média dos trabalhadores na RMR e taxa de desemprego na RMR, entre outros.

As principais conclusões que chegaram para explicar a redução da demanda são: A queda renda média da população cuja maioria que utiliza o sistema de transporte público rodoviário ser de baixa renda, o crescimento do desemprego, o tempo médio de viagem, a sistemática ampliação do sistema integrado de passageiros reduzindo viagens diretas e mais tempo na viagem. Também se verificou na RMR o deslocamento de empregos relativa (Indústria e comércio) ao invés do centro do Recife e corredores da Avenida Norte e Avenida Mascarenhas de Moraes para adensamentos de empregos ao longo da BR-101, PE-015 e PE-060 na direção dos extremos norte (Paulista, Abreu e Lima e Igarassu) e sul (Prazeres, Cabo e Ipojuca) da RMR. A pesquisa feita pela ATEPE aponta a necessária mudança da política de preços atinge diretamente a população na qual tem de arcar com os aumentos constantes que vêm ocorrendo nas passagens.

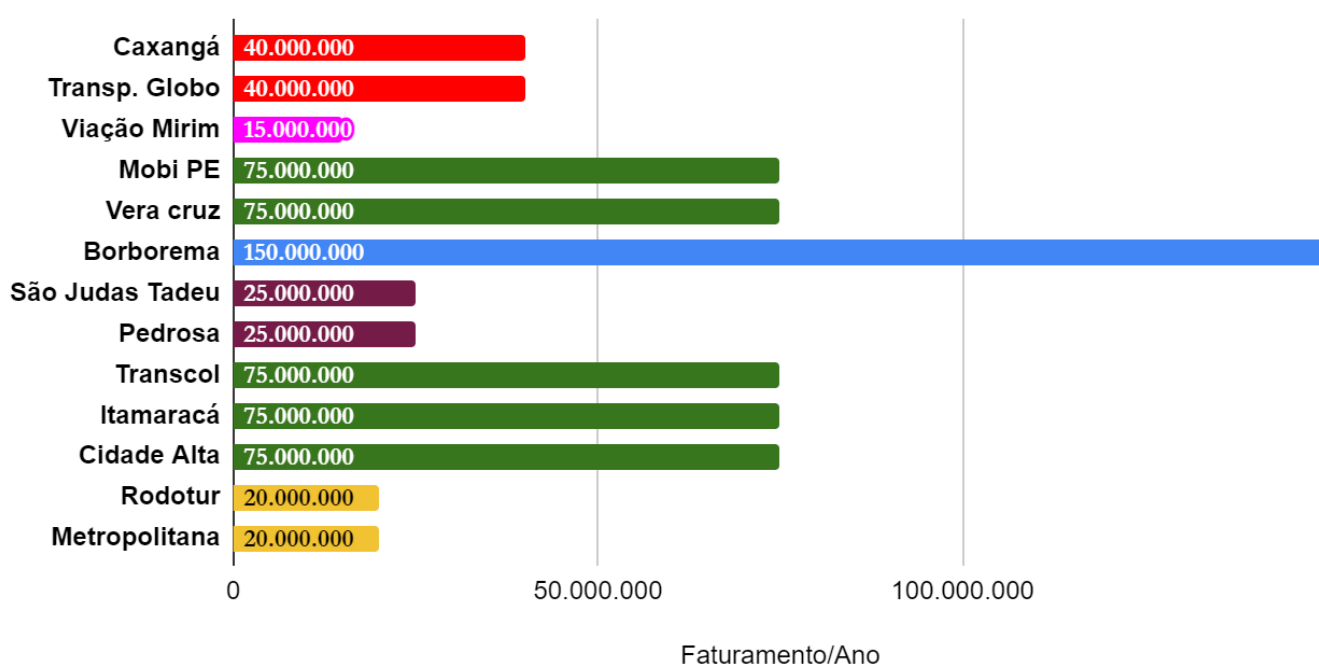
O diagnóstico desse relatório ele é real, o problema é que ele é parcial e não diz quem são os responsáveis pela situação e apontam saídas para o estado subsidiar as passagens e custos e não tocar obviamente no modelo privado, da lógica do lucro para os capitalistas deste setor.

A questão do desemprego e a queda da renda da população Pernambucana da RMR é um fato, e cai aqui a responsabilidade do grande capital. Exemplo disso é a JEEP em Goiana onde paga salário de miséria para os trabalhadores, se valendo de um enorme contingente de desempregados, efetuam uma alta rotatividade de seus funcionários e recebem em troca renúncias fiscais por parte do governo do Estado de

Pernambuco. Esse é o problema que só se resolve com uma sociedade socialista com o fim da lógica do lucro. Basta ver que para aumentar seus lucros, os donos das empresas de ônibus, introduziram catracas eletrônicas e demitiram cerca de 5000 cobradores e cobradores. E em troca pagam R\$150,00 para os motoristas que fazem a dupla função (cobrador e motorista).

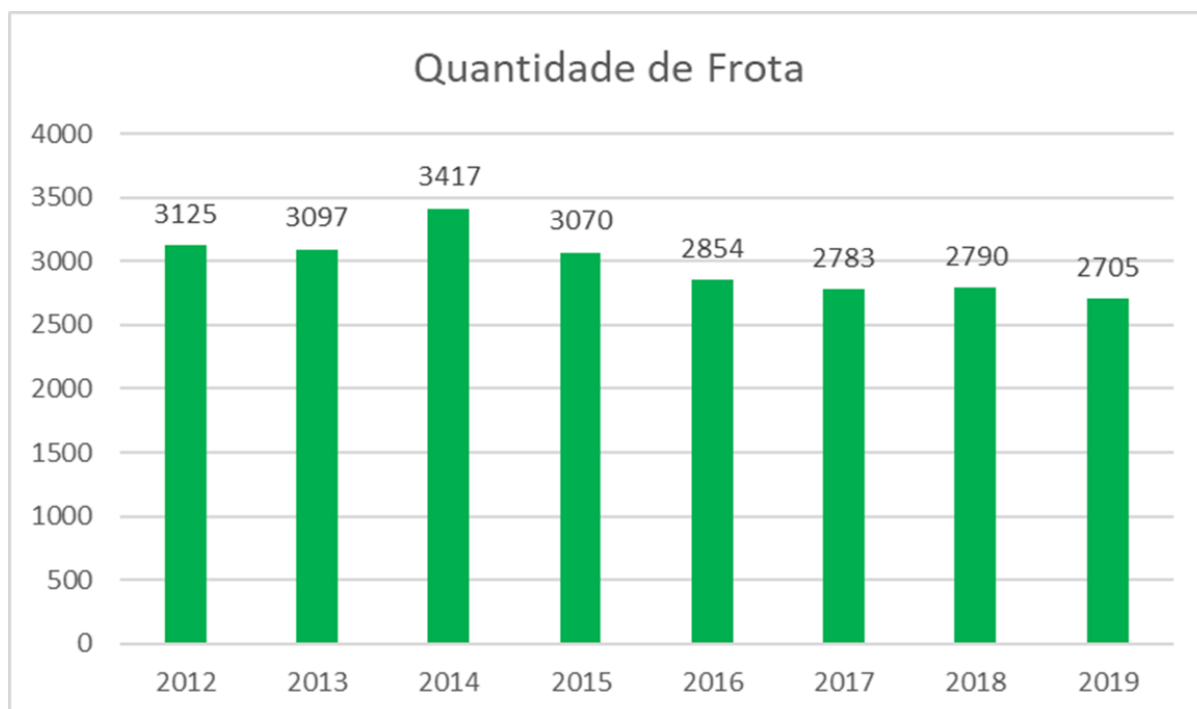
A política de manutenção dos lucros é essencial para os empresários continuarem proporcionando o transporte público na RMR, sendo assim para manter seus negócios é imprescindível que o Estado lhes garanta renúncias fiscais e subsídios, por isso as empresas possuem direito à isenção do ICMS para óleo diesel e lhes dá uma cota de até oito milhões e quinhentos mil litros mensais de diesel. Com isso, o Estado de Pernambuco perde cerca de R\$5,185 milhões de reais mensais, este valor na atual tarifa (R \$4,10) daria cerca de 1,26 milhões de passagens. Uma verdadeira mamata para os empresários do transporte que mesmo na crise social na qual nos encontramos saem lucrando absurdamente, como mostra o gráfico a seguir com dados do Econodata.

### FATURAMENTO ANUAL POR EMPRESA

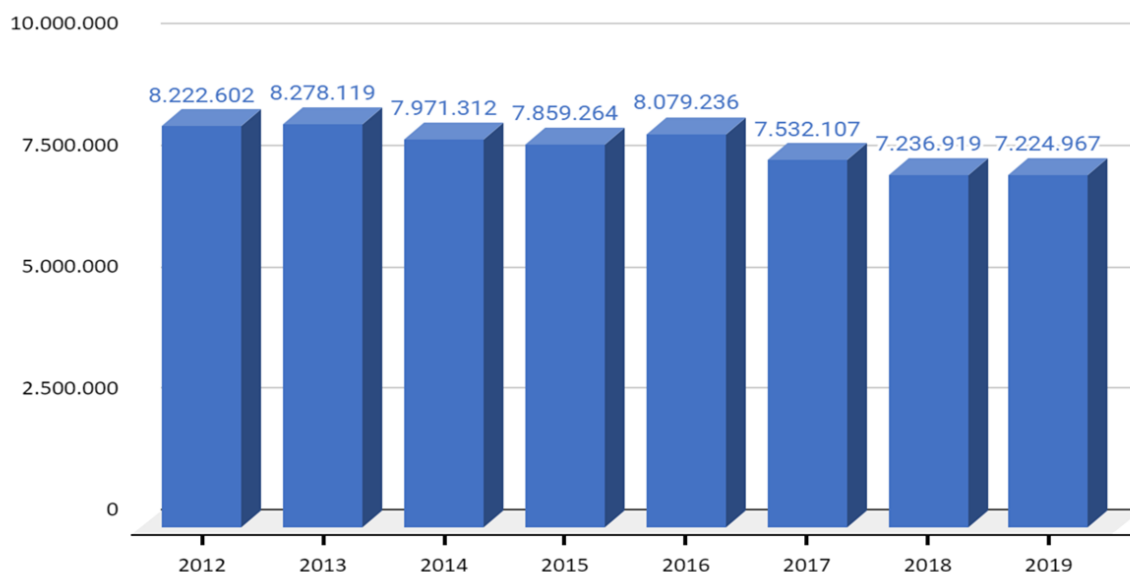


FONTE: ECONODATA

Os proprietários das empresas de ônibus além do benefício estatal que garantem com chantagem ao setor público e com intensa participação neste, como veremos mais adiante, deliberam políticas para também saírem ganhando na crise. Como mostra os gráficos do ILAESE de quantidade da frota e das viagens com o dados do próprio anuário do Grande Recife.

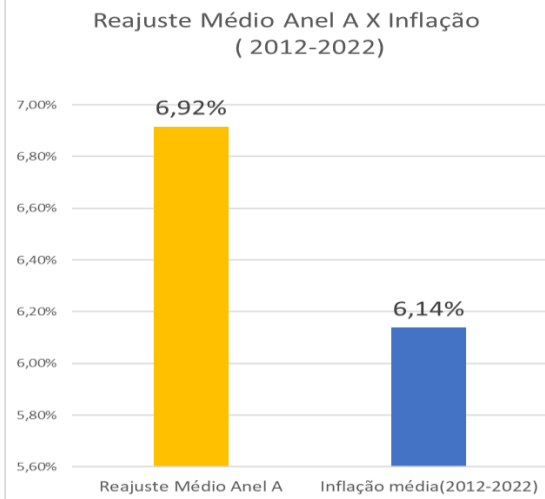
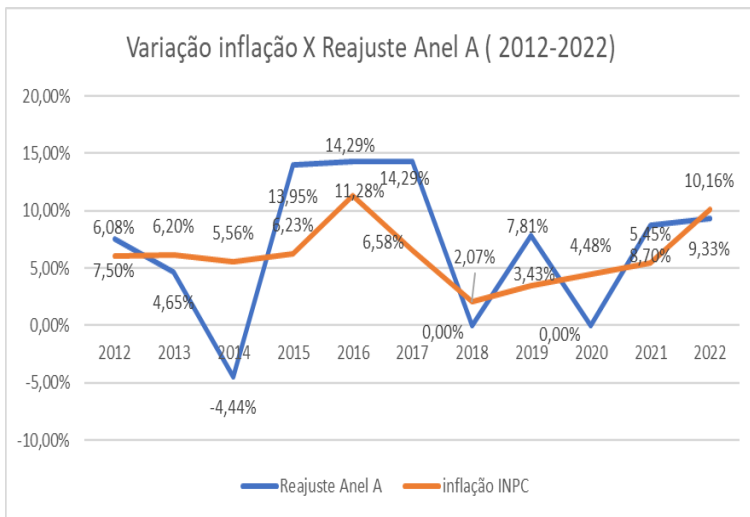


FONTE: ANUÁRIO GRANDE RECIFE 2012-2019. ELABORAÇÃO ILAESE.



FONTE: ANUÁRIO GRANDE RECIFE 2012-2019. ELABORAÇÃO ILAESE.

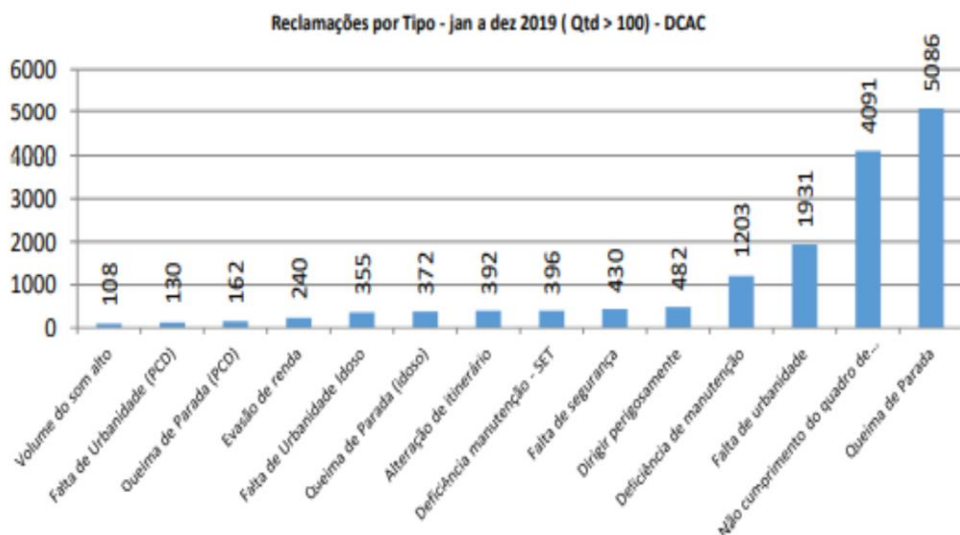
Há uma tendência de queda tanto no número da frota de ônibus como no número de viagens realizadas por ano que prejudicam ainda mais o acesso ao transporte e mais espera nas paradas. O gráfico da pesquisa Moovit demonstra isso, com a capital do Recife estando em segundo lugar entre as capitais com maior tempo médio de viagem, com cerca de 64 minutos<sup>2</sup>. A política tarifária é outra grande inimiga dos estudantes e trabalhadores, pois é a partir dela que o empresariado visualiza sua lucratividade, portanto, a política tarifária está intrinsecamente ligada ao momento político, econômico e social no qual vive o país. Sendo assim, como visualizamos no gráfico do ILAESE, a comparação por ano dos preços das passagens do anel A e da inflação demonstra uma irregularidade nos reajustes da tarifa.



FONTE: IBGE E CONSÓRCIO GRANDE RECIFE

Como podemos ver, em 2014, por exemplo, houve uma diminuição no preço das passagens fruto das mobilizações dos estudantes e fatores outros como a edição da Copa do Mundo de futebol no Brasil e a política eleitoreira do governador Paulo Câmara.

Para evitar a rebelião dos usuários do transporte público, o governo do Estado e os empresários criam estratégias para manter a lucratividade do negócio, mas há uma pergunta importantíssima que é necessário nos fazermos diante de tal situação: quem define os valores da tarifa? Bem, atualmente toda a política na qual será efetivada no transporte público é definida pelo conselho superior de transporte metropolitano. O CSTM, é composto por setores da sociedade civil, dos trabalhadores, do Estado e das empresas. Os usuários possuem 4 representantes, dentre eles representantes dos idosos e deficientes, já os estudantes possuem 2 representantes todos os dois atualmente são da UMES (União Municipal dos Estudantes Secundaristas), o sindicato dos trabalhadores rodoviários que representa os trabalhadores do setor, 10 representantes do Estado de Pernambuco e cinco representantes da Patronal, ou seja, dos empresários. Somente pelos números de representação no conselho é notório que não passa de um jogo de cartas marcadas, já que a maioria dos representantes são do Estado e da patronal. Logo, o poder de decisão dos usuários é quase nulo e ineficaz neste sistema, e por isso, o atual sistema de transporte não agrada a população, como nos mostra o gráfico do Anuário Grande Recife 2019 as reclamações por tipo realizadas pelos usuários.



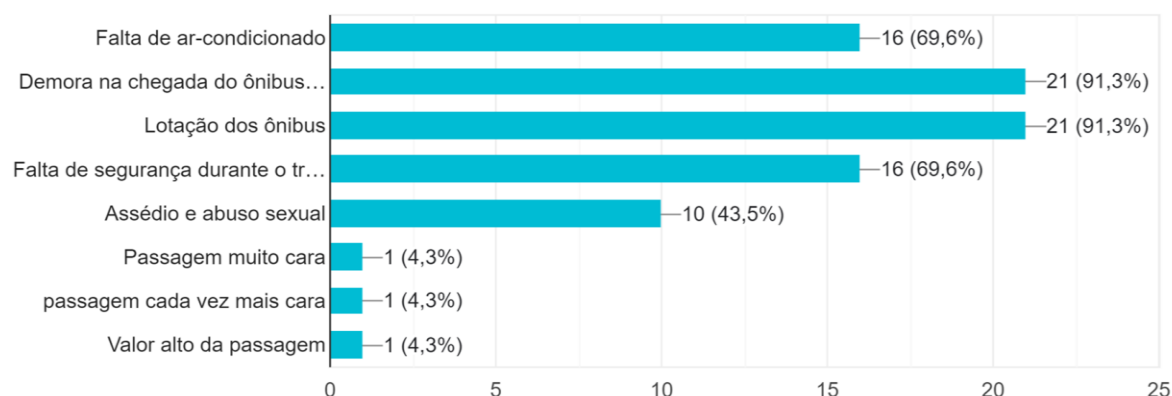
FONTE: ANUÁRIO GRANDE RECIFE 2019

A percepção dos usuários com relação ao transporte, demonstra a péssima qualidade do transporte e suas principais deficiências, mas o presidente do sindicato patronal, Luiz Fernando Bandeira, discorda e ainda diz: “Serviço de ônibus não é ruim” e aí vem a pergunta, a quem serve o atual sistema de transporte público? O sistema utilizado pela RMR, o SEI, o sistema estrutural de integração, surgiu com o propósito de diminuir a espera nas paradas de ônibus, de unificar o transporte rodoviário e metroviário e facilitar o acesso ao transporte em toda região metropolitana, porém o serviço de integração na mão das empresas de ônibus precariza e dificulta a situação dos usuários, tendo em vista que as políticas de manutenção dos lucros não beneficiam em nada os usuários e nem os trabalhadores que perderam seus empregos após a utilização do VEM eletrônico, extinguindo a profissão de cobrador e redobrando o trabalho do motorista com a dupla função. Portanto, a situação dos usuários e trabalhadores do sistema de transporte metropolitano estão à míngua e só quem ver benefícios são os empresários.

Numa pesquisa de caso realizada com 23 estudantes de história e geografia, constatamos algumas questões importantes. Primeiro, o fator social preponderante entre os que responderam à pesquisa é de baixa renda entre 1 a 2 salários mínimos e de maioria negros e pardos. Dessa forma, os maiores interessados em responder a pesquisa foram os estudantes mais pobres que necessitam do transporte público para se locomover na RMR. Isto, reflete também o perfil dos estudantes mais afetados pela política de transporte praticada pelo Estado e empresários. A maioria dos estudantes que responderam eram 60% do sexo masculino e 40% feminino, além disso todos moram em cidades da região metropolitana. Diante disso, corrobora o fato de que as camadas mais pobres utilizam o transporte público e, também, são os estudantes que mais sofrem para permanecer na universidade devido a várias questões e uma delas é o transporte público. Portanto na pesquisa realizada os estudantes que responderam não estão nada satisfeitos com a qualidade do serviço e seu preço, mesmo não listado entre as opções a ser escolhidas o preço alto da passagem foi colocado como um fator das deficiências na opção “outros”, vejamos o gráfico:

Quais são as principais deficiências do transporte público para você?

23 respostas



Os outros fatores como lotação de ônibus e a demora na parada, refletem o que já explicitamos nas políticas empresariais para o transporte. Já o assédio e abuso sexual é bastante chocante e merece uma análise, visto que grande parte das mulheres pobres e periféricas da região metropolitana utilizam transporte público. O consórcio de transporte público não monitora a situação das mulheres na utilização do transporte público,

sabemos que estes casos não são em sua maioria denunciados por não haver sequer monitoramento e sistemas efetivos para tal. Logo, não existem estatísticas e estudos voltados especificamente para a questão da mulher na RMR. Porém, existem alguns estudos de caso no metrô do Recife que demonstram uma faceta desta realidade, realizada por uma pesquisadora Jéssica Lima<sup>3</sup> da UFPE em 2017, revelou que 79% das mulheres notificaram a superlotação como ruim enquanto que os homens apenas 33% e outro dado interessante é que 30% dos homens e 37% das mulheres não utilizavam o transporte a noite, mas quando perguntado o motivo 67% das mulheres notificaram medo e insegurança e 75% dos homens por que não precisavam. Mesmo sendo no metrô, sabemos que a superlotação e o medo afetam mais as mulheres do que aos homens no transporte público rodoviário interferindo diretamente no direito de ir e vir das mulheres do Estado de Pernambuco. A superlotação é um grave problema que levou à morte em 2015 a estudante Camila Mirele da universidade federal de Pernambuco que caiu do ônibus na linha Barro-Macaxeira. Isto demonstra como a política dos capitalistas do transporte e do governo do Estado não só prejudica os estudantes como lhes retira a vida.

## **CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Diante dos fatos supracitados, evidencia-se o esfacelamento do modelo de transporte público rodoviário da região metropolitana do Recife no qual está sob total controle dos empresários do setor com a conivência do Estado, amplo apoio e poder de decisão. O transporte público é, portanto, visto como um negócio e bastante rentável para os capitalistas e nada para o povo. Com isso, as políticas que visam o lucro são praticadas à revelia do que deseja os usuários do transporte. Dessa forma, a primeira e grande medida a ser tomada com relação ao transporte público é a mudança no atual conselho metropolitano onde os trabalhadores do setor transporte, os usuários e estudantes tenham amplo poder de decisão e maioria nas discussões e medidas a serem realizadas, logo o transporte deve ser para isso estatizado e controlado pelos trabalhadores, usuários, idosos, deficientes e estudantes. Além disso, é imprescindível que medidas urgentes como o Passe Livre para todos os estudantes e trabalhadores com renda mínima ou inferior de 1 a 2 salários mínimos sejam deliberadas, assim como, uma mudança no atual sistema de integração de ônibus que beneficie o trabalhador usuário e o estudante, portanto, com amplo número de transportes para impedir a superlotação e diminuir a espera nas estações e paradas, investir em linhas que deem mais acesso ao transporte em bairros periféricos e aumentar o número de viagens em todos os horários. Dessa maneira, é necessário pôr fim a dupla função que super explora os motoristas de ônibus e buscar outras formas de geração de emprego como redução da jornada de trabalho sem redução de salários. Logo, é preciso que todos os trabalhadores do transporte, os estudantes, os idosos, as mulheres, deficientes e crianças construam um transporte público que os beneficie e lhes faça valer o direito de ir e vir.

### **Referências bibliográficas:**

<sup>1</sup> <https://www.mobilize.org.br/midias/pesquisas/demanda-de-transportes-publicos-na-rmr.pdf>

<sup>2</sup> <https://jc.ne10.uol.com.br/canal/cidades/jc-transito/noticia/2020/01/15/recife-ostenta-recorde-nacional-de-espera-por-onibus-e-metro-nos-pontos-e-estacoes-397387.php>

<sup>3</sup> <https://jc.ne10.uol.com.br/pernambuco/2020/12/12013575-a-importunacao-sexual-como-fator-limitante-para-a-mobilidade-das-mulheres-no-grande-recife.html>