

Transporte público em Manaus: O Expresso e a dinâmica urbana

Márcia Lima de ARAÚJO¹; Reinaldo Corrêa COSTA²

¹Bolsista PIBIC INPA/CNPq; ²Orientador INPA/NPCHS

O espaço urbano de Manaus como outras capitais brasileiras, se (re) produzem (CARLOS, 1994), segundo modelo padrão, pautado na lógica da reprodução ampliada do capital, originando a partir daí processos contraditórios e, por conseguinte desiguais nas relações sociais própria dos centros urbanos. Tais relações configuram-se no plano das políticas públicas, como saúde, educação, segurança, transporte, que corriqueiramente são pautas de reivindicações quando há ausência do poder público na realização desses serviços. O transporte público *expresso* como sendo o enfoque principal de nosso estudo é objeto de uma análise centrada no contexto social e político, a fim de propor uma reflexão para além da aparência de modo que se possa visualizar sua essência a partir de elementos do cotidiano do usuário de transporte público e atores sociais que constituem a base de nosso estudo numa relação contraditória. O trabalho foi pautado nos objetivos que pudessem identificar as causas do não funcionamento regular do sistema *expresso*; construir um conceito de zoneamento ligado às linhas de circulação do *expresso* e por fim analisar as possíveis mudanças no sistema de transporte *Expresso* em face a descontinuidade do projeto. Com base em procedimentos teóricos, como os conceitos de *mercadoria e relações sociais* (MARX, 1995) conjugados ao método dialético (DEMO, 1995), a pesquisa foi desenvolvida a partir da atual situação do sistema de transporte *expresso*. Assim nossas informações partiram de documentos oficiais adquiridos nos órgãos públicos, nas observações na dinâmica de circulação, nos itinerários das linhas do *expresso* e sua organização na cidade, a partir de um olhar que observe as territorialidades e a circularidade do transporte público. Tais informações foram somadas com nossa bibliografia correspondente ao transporte público de passageiros. Em pequenas e grandes cidades como Manaus, o transporte público é o principal meio de locomoção da maior parte da população, por incorporar relevância no processo de reprodução ampliada do capital, ou seja, é o elo entre mão-de-obra (trabalhador) e o local de trabalhado. É uma política pública que menos se investe em qualidade no transporte de passageiros, mas também é um serviço que gera, no processo de circulação das linhas por seus itinerários, recursos para quem não tem trabalho de carteira assinada, nesse sentido gera relações sociais. O sistema de transporte *Expresso* é parte desse processo em suas territorialidades. Enquanto veiculador de mão-de-obra, o usuário é transportado como sendo peça de engrenagem num processo produtivo, em condições precárias como, por exemplo, ônibus lotado, variação na frequência dos ônibus em horário de pico e frota muitas vezes reduzida como é a realidade do usuário de ônibus do *expresso*. Nesse processo, o usuário constrói uma relação com o transporte em que circula, ou seja, na sua cotidianidade o usuário, ao se sentir lesado pelas políticas públicas de transporte com a implantação de um *sistema* que alterou significativamente a lógica origem-destino, tendo que em função disso ter que acordar mais cedo como de costume para não perder o horário do trabalho e ainda viajar em ônibus lotado, dependendo exclusivamente desse meio de transporte, ao *expresso* chamou-o de "estresse". Enquanto política pública que menos se investe em Manaus, o transporte público *expresso* é reflexo da falta de planejamento a logo prazo, de pouco investimento nessa modalidade e falta de compromisso social com o usuário de transporte, que é quem mais sofre com os equívocos nas implantações de projetos oriundos de outras capitais, é o caso do Sistema de transporte *expresso* que foi implantado as pressas. Em meio aos processos contraditórios da sociedade, o transporte público se insere nesse contexto, pois cria relações sociais a partir de recursos que gera para quem não tem perspectiva de emprego e salário fixo. Na circulação das linhas de ônibus por seus respectivos itinerários e na criação de novas rotas, surgem trabalhadores que se inserem no mercado da informalidade como uma diversidade de ambulantes que se territorializam nos pontos de ônibus ou próximos deles, constituindo-se aí relações sociais oriunda dos espaços por onde o serviço de transporte público se circula. Essa modalidade enquanto política pública é elemento decisivo para o funcionamento de uma cidade, no entanto é pensado para o usuário de baixa renda, no caso do *expresso*, foi planejado para o povo, população, que não entendido como exteriores as classes altas, como sinônimas de pobres, humildes assalariados, todos com poder aquisitivo inferior ao do usuário de transporte individual o que dá origem as lutas por melhores condições. O *expresso* é um serviço que gera territorialidades no processo de circulação, nesse sentido suas linhas se configuram numa relação de mercadoria em uma determinada área com maior número passageiro, ou melhores lucros, constituindo, portanto, um zoneamento de especulação na obtenção do maior número de capital dependendo da empresa por área. Nesse contexto, as políticas de transporte elevam-se numa escala de importância na medida em que é o principal meio de locomoção de mão-de-obra e para gerar lucros, porém é o que menos recebe investimento do poder público contradizendo o slogan, "transporte é um dever do Estado e direito do cidadão" (Srouf, 1985). A preocupação do poder público é de dar maior vazão de circulação, ampliando

as vias e construindo mais espaços públicos, o que acaba por beneficiar melhor o usuário de transporte individual. As verbas públicas são aplicadas nos espaços que melhor respondem à necessidade do capital (Mello, 2000), estabelecendo critérios de planejamento de transporte urbano. Nesse sentido, o sistema transporte público oscila entre um projeto e outro dependendo de cada gestão municipal. Diante da problemática vivida pelo cidadão usuário do transporte público *expresso*, faz-se necessário um planejamento interdisciplinar, consistente e justo centrado na realidade do manauense, que resolva e beneficie toda a população independente de classe social, sem estabelecer critérios no planejamento. Para isso é necessária a participação de representantes de bairros e técnicos na construção do transporte público com tarifa socialmente justa, mas também com serviço de qualidade. Priorizando o transporte público serão reduzidos os impactos sociais e ambientais.

Palavras-chave: Transporte Público, Sistema Expresso, Circulação.

Bibliografias citadas:

Demo, Pedro. 1995. *Metodologia científica em ciências humanas*. Atlas. São Paulo.

Carlos, Ana Fani Alessandri. 1994. *A (re) produção do espaço urbano*. Editora da Universidade de São Paulo.

Marx, Karl. 1995. A mercadoria: Os fundamentos da produção da sociedade e seus fundamentos. In:

Forach, Marelice M.; MARTINS, José de S. (organizadores). *Sociologia e Sociedade (Leitura de introdução a sociologia)*. Ltelz. Rio de Janeiro.

Mello, Karla Reis Cardoso de. 2000. *Transporte urbano de passageiros: As contradições do poder público*. Café editora expressa. São Paulo.

Srouf, Robert Henry. 1985. *Os transportes coletivos: Notas sociológicas*. In: Revista Trânsito. Cidade São Paulo, Secretaria Municipal dos Transportes – SMT. Departamento de Operação do Sistema Viário – DSV. São Paulo.