

HUM-06

O SISTEMA DE TRANSPORTE EXPRESSO NA CIDADE DE MANAUSMárcia Lima de Araújo¹ ; Reinaldo C. Costa ²¹Bolsista Pibic/ CNPq ; ² Pesquisador NPCHS/ INPA

O sistema de transporte *expresso* e os impactos na cidade de Manaus. O sistema *tronco-alimentador* mais conhecido como *expresso* é um modelo de transporte de média capacidade adotado em cidades com grande concentração populacional onde tem como principal função reduzir o número de ônibus na área central da cidade. O modelo foi proposto para Manaus visando atender com eficiência e qualidade *a priori* a população dos bairros das zonas norte e leste da cidade. Toda uma infraestrutura foi montada para dar suporte ao funcionamento regular do *expresso*, como a construção de terminais, alargamento de avenidas, ponto de paradas especiais, além de ônibus exclusivos com padrão tecnológico avançado cujo valor foi orçado em aproximadamente 119 milhões de reais. No entanto é a razão de vários transtornos, tanto nas vias de circulação quanto no atendimento ao cidadão no que se refere a qualidade dos serviços, por essa razão ganhou apelido popular de “estresse”. Constatou-se o não funcionamento regular do *expresso* mediante as observações tanto do funcionamento cotidiano do *sistema* como as mudanças nas vias de circulação e dos transtornos causados tanto para o usuário como na malha urbana. Esses dados foram somados com as informações adquiridas em campo junto aos órgãos públicos responsáveis pelo transporte, bem como os roteiros de conversa junto a população usuária, analisadas sob o caráter teórico-metodológico pertinente a questão do transporte, pela a processualidade dialética da problemática social do transporte público de passageiros. Pelas análises verificou-se que a questão do *expresso*, pelos problemas que apresentou, foi um modelo implantado em Manaus sem um maior rigor no planejamento nem compromisso social, daí a descontinuidade no programa que estagnou ainda em fase inicial. Verificou-se também que o discurso do *expresso* camuflou a lógica do *sistema* que era priorizar a circulação dos carros particulares na área central e, no entanto comprometeram o tempo e a qualidade de circulação do cidadão usuário morador das zonas norte e leste de Manaus. Entre as duas modalidades de transporte: o público e o particular tem havido uma tendência do poder público em priorizar uma ou outra modalidade de transporte, pelo menos até a II guerra mundial o transporte coletivo era um serviço prioritário, depois da aceleração automobilística individual os governos passaram a construir várias obras que facilitassem a circulação de carros particulares (Langenbuch, 1983) Até os dias atuais essa prática continua nos centros urbanos, percebemos isso quando analisamos as obras gigantescas e de altíssimo valor como os viadutos, as passagens de

nível alargamento de avenidas e outros. Desse modo, esse meio de transporte passou a ser um alto consumidor de espaço urbano, daí a disputa pelos lugares de circulação nas vias passou a ser uma constante nos centros urbanos, tanto que dois carros particulares ocupam o mesmo espaço nas vias públicas transportando no máximo dez pessoas, enquanto que os ônibus transportam uma quantidade excessiva de passageiros, dependendo do veículo que pode variar entre 80 a 220 passageiros. Nossas análises partem na defesa do transporte coletivo como prioridade nos centros urbanos, mas isso não quer dizer que se deva optar por este ou pelos carros particulares o que se deve levar em consideração é o que melhor se destaca do ponto de vista social, econômico e ambiental. Há razões suficientemente convincentes para favorecer o transporte coletivo que é o grande número de pessoas que não dispõem de carros particulares, assim como há fatores, determinantes que influenciam com que o transporte coletivo não seja considerado prioritário nos centros urbanos, que são os elevados custos em equipamentos e custos operacionais, daí a opção por soluções mais baratas em detrimento da qualidade do transporte. Considerando que esse serviço é prestado por particulares capital privado usufruindo de concessão pública, pela lógica capitalista as empresas de ônibus é quem saem lucrando uma vez que mesmo uma mercadoria (serviço) (Marx, 1995) e de péssima qualidade é pago por meio da tarifa pela necessidade de deslocamento. Essa mesma lógica capitalista é quem estimula o fenômeno da circulação uma vez que grande parte dos deslocamentos nos centros urbanos está contida na relação local de trabalho-local residência ou origem-destino, logo o transporte coletivo veicula essa mão-de-obra que cotidianamente é obrigado a viajar em veículos lotados, aos empurrões e sacolejos, e que é, contudo objeto de apropriação de mais valia (Srour, 1985). Faz-se necessário, pensar a cidade discutir e aplicar uma política de transporte mais centrada na coletividade de modo que se possam distribuir os serviços de transporte de forma igualitária, mas sem pressão política eleitoreira, de modo que se promova a justiça social e a qualidade de vida nos centros urbanos.

Langenbuch, Documentos Geográficos da Argeo. 1993 – *O transporte coletivo e a qualidade de vida nas cidades*. Rio Claro – São Paulo.

Marx, Karl. 1995. A mercadoria: os fundamentos da produção da sociedade e seu conhecimento. In: Forach, Marelice M.; Martins, José de S. (organizadores). *Sociologia e sociedade (Leitura de Introdução a Sociologia)*. Rio de Janeiro: Ltelz.

Srour, Robert Henry. 1985. *Os transportes Coletivos: Notas Sociológicas* In: Revista trânsito. Cidade de São Paulo, Secretaria Municipal dos transportes – SMT. Departamento de Operação do Sistema Viário – DSV. São Paulo.