



# Transporte Rodoviário

## um tema em debate



O presente trabalho jornalístico nasceu da necessidade de se fazer um estudo profundo da política de transportes de massa em Nova Iguaçu, com vistas ao desenvolvimento dos setores básicos de nossas atividades. É um trabalho onde a abordagem verídica dos fatos dimensiona o roteiro da história, cujos fatores se originam em diversas áreas de atuação do homem moderno, que vive e trabalha pelo engrandecimento material e espiritual desta terra.

Procuramos, no curso deste trabalho, nos distanciar dos ataques críticos e da defesa das partes, representadas por interesses naturais, até certo ponto conflitantes, para mostrar o todo em seu descompasso histórico. Foi esta visão maior do problema, sob o prisma de uma realidade concreta, que elaboramos este trabalho, que ecoará como um desafio no seio da comunidade iguaçuana, propondo, como exigência natural, a atualização do empresário, usuário, empregados em transportes coletivos e Governo, a reeducação de hábitos e costumes que harmonizem os interesses das partes e acelerem o desenvolvimento sócio-econômico do Municí-

pio, dando-lhes, desta forma, não apenas um destaque populacional, mas acima de tudo social.

Se destacamos, no bojo deste trabalho, as deficiências da classe empresarial ligadas ao setor de transportes de massa, é bem verdade que usuários, empregados em transportes coletivos e Governo têm também a sua grande parcela de culpa. A reeducação para uma adaptação às exigências de um mundo moderno é o sentido maior deste trabalho, visto que, sob o prisma da imparcialidade, procuraremos mostrar, mesmo de forma sintetizada, toda a complexidade do assunto em foco. É um trabalho fruto de pesquisas junto à opinião pública, de entrevistas com proprietários de empresas de transportes coletivos e autoridades governamentais, ilustrado com dados oficiais colhidos junto ao IBGE, FUNDREN e outras fontes de informação. O nosso objetivo fundamental é sair da crítica esporádica tão comum e oferecer subsídios e sugestões que venham a alterar hábitos e costumes de todas as forças vivas que dependem, direta e indiretamente, do transporte coletivo.

Conta-Gotas

**BAZAR AMERICANO**  
FERRAGENS  
ALUMINIOS-LOUÇAS  
TINTAS-CRISTAS  
BRINQUEDOS  
ARTIGO  
PARA PRESENTES  
ABUO AUGUSTO PULZ  
RUA MAL RODRIGO PEREIRA  
Nº 204 - PONE SEU

**SERGIO DE REZENDE**  
ADVOCADO  
Comunidade e Trabalho Social  
Amaral Peixoto, 427 - Vila do Atlântico  
201-1282 - Galeria de Trabalho

## A realidade do transporte coletivo em Nova Iguaçu

Estudos elaborados durante a fase de preparação do Programa de Ampliação e Melhoria da Malha Viária Prioritária do Município de Nova Iguaçu, deixaram bem claras as dificuldades que hoje o Município enfrenta para fornecer a infra-estrutura de transportes indispensável à circulação de quase 1 milhão de pessoas.

Um minucioso trabalho de pesquisa elaborado pela FUNDREN, CODERTE e Metrô indica distorções a que está submetido o setor de transportes do Município, tanto em nível intramunicipal, como no conjunto da Região Metropolitana. O desbalanceamento entre a infra-estrutura viária do Município do Rio de Janeiro em relação à periferia fluminense, expressa-se no fato de o primeiro dispor de uma rede pavimentada da ordem de 900 metros por quilômetro quadrado, contra 200 da segunda.

Com base nestas conclusões, o Governo do Estado do Rio de Janeiro tomou decisões importantes, algumas já efetivadas, outras em estudo, que vão desde a pavimentação de vias urbanas em diversos municípios da Região, até o projeto do Metrô, incluindo a implantação da Linha Verde e as melhorias físicas e operacionais da Avenida Brasil, onde determinados pontos críticos do eixo BR-116 (Via Dutra) estima-se que atinja uma movimentação da ordem de 250 mil veículos/dia, dos quais, 80 por cento, coletivos ou individuais, transportam passageiros em viagens de ida e volta para o trabalho. Os municípios da Baixada Fluminense, particularmente Nova Iguaçu, contribuem com uma parcela importante deste movimento de veículos.

A ampliação da rede prioritária do Metrô, atingindo o Município de São João de Meriti num ramal de pré-metrô, é outra iniciativa de âmbito estadual tendente a integrar a Baixada Fluminense ao sistema de transporte de massa da Região Metropolitana. Dentro deste mesmo critério de integração do sistema viário da Região Metropolitana, encontra-se a utilização da faixa de domínio da linha de alta tensão da Light, para implantação de uma via de trânsito rápido, paralela à BR-116, e ligando o Centro de Nova Iguaçu às proximidades da estação de pré-metrô, a ser construída em São Mateus.

### PEQUISA - ORIGEM - DESTINO

A utilização da faixa de domínio da linha de alta tensão da Light constitui um projeto do maior interesse

para o Município de Nova Iguaçu e que não só se compatibiliza com os conceitos e projetos metropolitanos, como ainda contribui para a complementação de iniciativas estaduais.

A comprovação desta afirmativa merece a observação de alguns dados e, destes, talvez um dos mais significativos seja a movimentação de passageiros no Terminal Rodoviário Mariano Procópio, que atende a linhas de ônibus da Baixada Fluminense e que recebe hoje 80 milhões de passageiros/ano, o que corresponde a mais de 200 mil passageiros/dia.

Uma pesquisa de origem-destino realizada pela Companhia do Metropolitano do Rio de Janeiro e pela Companhia de Desenvolvimento Rodoviário e Terminais (CODERTE) entre os passageiros desembarcados no Terminal Rodoviário Mariano Procópio, mostra que 28 por cento do total procede de N. Iguaçu, ou seja, diariamente transitam pelo eixo BR-116 (Avenida Brasil) em viagens de ônibus, 31.640 passageiros, tendo como ponto de origem o Município de Nova Iguaçu.

Uma outra pesquisa importante, feita ainda pela Companhia do Metropolitano (Metrô) do Rio de Janeiro juntamente com a Rede Ferroviária Federal, mostra que dos passageiros desembarcados na gare Dom Pedro II, 35 mil procedem de Nova Iguaçu.

### DISTRIBUIÇÃO DE ORIGEM E DESTINO DAS VIAGENS

Segundo pesquisa levada a efeito em conjunto pelo Metrô e pela CODERT, passam diariamente pelas imediações da Estação Rodoviária Mariano Procópio, na Praça Mauá, duzentas mil pessoas provenientes dos subúrbios da cidade do Rio de Janeiro e dos municípios da Baixada Fluminense.

Desse total, apenas 28 mil (14%) são provenientes dos subúrbios do Rio, assim distribuídos: da Penha — 9040 (8%), de Madureira — 2260 (2%), de outros pontos — 4520 (4%).

86% dos passageiros em trânsito pela Praça Mauá (cerca de 172 mil) são provenientes dos municípios da Baixada com a seguinte distribuição:

Duque de Caxias:	42.940 (30%)
Nova Iguaçu:	31.640 (22%)
S. J. de Meriti:	16.350 (15%)
Nilópolis:	4.520 (4%)
Magé:	1.130 (1%)

## TRIBUTAÇÃO, ENCARGOS E GASTOS OPERACIONAIS



A precariedade do sistema viário iguaçuano se reflete nos prejuízos da empresa e nos maus serviços oferecidos ao usuário.

Todos os empresários por nós entrevistados demonstraram até certa inquietação diante dos altos encargos, gastos operacionais e tributos a que estão atualmente sujeitos e da falta de piso, terminais rodoviários, sinalização adequada nas ruas centrais das cidades, bem como o congestionamento do trânsito nas principais vias urbanas.

Afirmam que a tributação do Imposto Sobre Serviços no Município de Nova Iguaçu é, possivelmente, o maior do País. Somam a este os encargos obrigatórios de INPS, TRU, Imposto de Renda, Contribuição de Utilização de Terminais Rodoviários (que não existe), desconto de 50% nas passagens dos estudantes, bem como a responsabilidade de indenização de passageiros em caso de morte ou invalidez, já que o Seguro de Responsabilidade Civil não paga mais que Cr\$ 27.480,00 em caso de morte ou invalidez. A estes tributos ou encargos obrigatórios, acrescenta-se o alto custo dos veículos, das peças

para manutenção, dos derivados do petróleo, do pessoal e em certos casos manutenção de estradas, além da sangria a que diariamente estão expostos em decorrência de assaltos quando do veículo em trânsito.

### ISS E CONTRIBUIÇÃO DE TERMINAIS

A cobrança do Imposto Sobre Serviços (ISS) é de um UFINIG (Unidade Fiscal de Nova Iguaçu) e meio mensal por carro. Atualmente, o UFINIG corresponde a Cr\$ 720,00 e será corrigido obrigatoriamente até o mês de dezembro de cada ano. Segundo dados da Secretaria de Fazenda do Município de Nova Iguaçu, o recolhimento do ISS no ano de 1976 foi de Cr\$ 3.093.992,50, tendo sido arrecadados até o momento apenas Cr\$ 2.574.575,25. A previsão para o ano corrente é de Cr\$ 5.754.240,00. A Contribuição de Utilização dos Terminais Rodoviários é de Cr\$ 2,00 por ônibus que

### DESTINO

Dos duzentos mil passageiros em trânsito pela Praça Mauá, mais da metade (57%), ou sejam, 114 mil, destinam-se ao Centro da Cidade; 35% (cerca de 70 mil) dirigem-se à Zona Sul, em sua maioria Copacabana, e o restante para pontos da Zona Norte como Gambão, Tijuca ou ainda para Niterói e São Gonçalo.

## Ponto de vista

Se os estudos feitos pela CODERTE, Metrô e FUNDREN constatarem a necessidade de o governo tomar importantes decisões para viabilizar o tráfego dentro do conjunto da Região Metropolitana, onde 86% é representado por 172 mil passageiros diários que demandam dos vários pontos da capital do Estado, cuja origem são os 4 municípios da Baixada Fluminense, já que Magé contribui apenas com 1% deste montante, muito mais urgente do ponto de vista sócio-econômico para o Município de Nova Iguaçu é a interligação de todo o seu potencial populacional através de uma política de integração viária entre os diversos bairros residenciais, cujo fluxo diário de passageiros é da ordem de 400 mil pessoas.

De nada adiantará abrimos majestosos corredores de escoamento de transportes de massa com destino à capital do Estado, se dentro do nosso Município nos debatemos com uma estrutura de piso arcáica, responsável por um transporte lento, desconfortável e inseguro. Somente para interligarmos os nossos distritos uns aos outros, precisamos construir aproximadamente 150 quilômetros de estradas.

Dentro desta visão municipalista do transporte de massa é que elaboramos este trabalho, buscando na opinião do usuário, do empresário iguaçuano em transportes coletivos e no âmbito do Governo Municipal, uma resposta para as questões abordadas pelos diversos setores componentes da vida municipal.

sai do ponto. Isto se justificaria se, de fato, houvesse terminais rodoviários em Nova Iguaçu. Mas como é do conhecimento geral, aqui no Município de Nova Iguaçu os ônibus fazem os seus pontos de embarque e desembarque de passageiros em qualquer calçada, sem nenhuma proteção a este fantástico fluxo de usuários, que, diariamente, utilizam os transportes coletivos como o seu único meio de condução.

### A MANIA DE TRIBUTAR

Em 1973, através do Decreto nº 1.149, de 30 de julho, a Prefeitura Municipal de Nova Iguaçu instituiu a cobrança da Contribuição de Utilização dos Terminais Rodoviários deste Município. Tal contribuição não é devida pelas empresas de ônibus. Elas são apenas o agente arrecadador. É contribuição paga pelo usuário, isto é, representa um acréscimo no valor da passagem paga em cada ônibus em operação no Município.

Como sempre acontece, o povo pagou sem reclamar. A final, nunca teve a quem recorrer e até poderia vir a ser verdade o que o próprio corpo do decreto anunciava. No artigo 3º do Decreto estão fixados os dois únicos encargos possíveis para os recursos provenientes dessa nova tributação: construção de novos terminais rodoviários, conservação, manutenção e ampliação dos já existentes, bem como conservação e melhoria do sistema viário do Município.

De lá para cá, inúmeras obras foram feitas em Nova Iguaçu, mas a proporção entre (para só citarmos obras de pavimentação) as ruas utilizadas pelos ônibus e as ruas exclusivamente residenciais beneficiadas pelas obras é extremamente favorável às ruas residenciais. Isto demonstra o desleixo da própria Administração Pública pelas leis que ela mesma edita e a ausência total de critério no estabelecimento de prioridades do programa viário Municipal.

Um outro fato merece muita atenção: a política de descentralização de passageiros e a chegada de massa humana que demanda a demanda a ponto do Município do Rio de Janeiro para fazer com que a cinema ou à estabelecimento de estabelecimento de casas comerciais mais densamente os bairros, propiciando modernas vias de trânsito, que os interligando, sem necessidade de deslocamentos.

o centro da cidade comporta a compactação humana que diariamente, por necessidade, é obrigada a se dirigir ao Município por via aérea.

A cidade de Nova Iguaçu foi construída sem nenhum planejamento obedecendo a critérios técnicos, como é o caso de Bernardino Melo, cuja obra original mede-se em metros e não em metros de Ferro Central Brasil, mas que interligando levaram ao Prefeito Getúlio Moraes autorizar o avanço de aproximadamente 20 metros daquela faixa de uso público, com a construção de residências.

O plano de antiga estrada, que atualmente está sendo utilizada, está sendo utilizado para o projeto de pavimentação.

## A imperiosa necessidade de descentralizar o fluxo de passageiros

# Trânsito no centro não tem saída

Um outro fato que deve merecer muita atenção das autoridades responsáveis pela política de trânsito no Município de Nova Iguaçu é a descentralização do fluxo de passageiros, criando novas opções de itinerários. Não é possível continuarmos usando o centro urbano do distrito sede como ponto de saída e chegada de toda essa massa humana que diariamente demanda a qualquer ponto do Município, do Estado ou do País, ou mesmo para fazer compras, ir ao cinema ou à escola. Para tanto torna-se urgente o estabelecimento de grandes casas comerciais nos mais densamente populosos bairros, propiciando-lhes modernas vias de acesso, que os interliguem sem necessidade de baldeações.

O centro da cidade não comporta a compacta massa humana que diariamente, por necessidade, é obrigada a se dirigir à sede do Município por falta de opção.

A cidade de Nova Iguaçu foi construída sem nenhum planejamento, obedecendo a critérios políticos, como é o caso da rua Bernardino Melo, cuja largura original mede-se entre o Cine Iguaçu e a Estrada de Ferro Central do Brasil, mas que interesses outros levaram ao então Prefeito Getúlio Moura a autorizar o avanço de aproximadamente 20 metros dentro daquela faixa de uso público, com a construção de residências, ca-

sas comerciais e colégios. Anomalias como essa são encontradas em todo o centro de Nova Iguaçu, como é o caso da falta de acesso entre a Rua Otávio Tarquino e Avenida Nilo Peçanha. São duas das ruas mais movimentadas do centro de Nova Iguaçu, que, apesar de paralelas, não apresentam a partir da Rua Terezinha Pinto até a Rodovia Presidente Dutra, mais que uma rua transversal. Isso tudo impossibilita um plano viário que atenda ao crescimento acelerado de todo o Município. Com a criação das ruas de pedestres, que cortou pelo meio o centro da cidade, o problema viário se tornou mais confuso e neurotizante. O volume de veículos em movimento ou parado nos estacionamentos da CODERTE ou sobre as calçadas, somados à falta ou precariedade da sinalização, torna o centro da cidade um verdadeiro pandemônio.

Tornam-se necessários, portanto, estudos paralelos no sentido de descentralizar o fluxo de passageiros que proporcione o desenvolvimento de outras áreas densas do Município, juntamente com uma política de descongestionamento urbano da sede do 1.º Distrito, com a criação de terminais rodoviários na periferia da cidade e amplos estacionamentos para carros particulares, também na periferia, ficando o transporte do centro urbano a cargo de ônibus

circulares, ou diametrais, ou ainda transferir para localidades pouco povoadas, como Juscelino, o ponto final dos ônibus que transportam passageiros usuários de trens suburbanos, liberando trechos do centro da cidade-sede apenas servir como itinerário. Aqui não vai nenhuma intenção de se querer encerrar o Poder Público a resolver os seus problemas. São apenas sugestões com o sentido de contribuir para solucionar este grave problema.

### TERMINAL DA CODERTE E PRÉ-METRÔ DE MIGUEL COUTO

Estudos da Secretaria de Planejamento do Município, junto a Fundação para o Desenvolvimento da Região Metropolitana, constatam que a situação viária do Município deve constar da ordem de prioridade e vêm na descentralização e inversão do fluxo de passageiro uma forma de viabilizar o problema. O estudo para construção de uma avenida na faixa da Light e de uma via estrutural (ou de domínio), ou de pré-metrô, ligando Belford Roxo e Miguel Couto, fazem parte dessa preocupação oficial e vem de encontro às nossas sugestões. Mas o Município, através de recursos próprios destinados às Secretarias de Obras e de Serviços Públicos, pode e deve atuar com maior rigor na construção de vias prioritárias e na manutenção e conservação das já

existentes. Estas Secretarias devem sair da estreita faixa artesanal, da colocação de manilhas, pô-de-pedra e aterro em ruas ou em frente de propriedades onde, por interesses políticos e eleitorais, consomem tempo e verba da Municipalidade sem solucionar socialmente problema algum.

A CODERTE por sua vez, irá construir, até o início de 1979, um Terminal Rodoviário próximo ao viaduto Pe. João Músch, nos terrenos da antiga fábrica "Aço Fino", cujo preço está orçado em Cr\$ 51 milhões, sendo que Cr\$ 46.000,00 já foram gastos em pesquisas de volume de passageiros, origem e destino. Para este ano estão previstos gastos na ordem de Cr\$ 28.810.000,00 e para 1978/79 de Cr\$ 28.822.000,00.

Mas não devemos esperar ou ficar apenas na dependência da construção do referido terminal. O Poder Público Municipal pode, e deve, utilizando apenas os recursos da Contribuição para Utilização de Terminais Rodoviários, que é paga pelo usuário para essa finalidade, melhorar o sistema de pontos de embarque e desembarque, tanto nos pontos terminais, como em toda a extensão das ruas e estradas, onde pessoas doentes, crianças e o povo em geral ficam à espera de transporte de baixo da chuva e do sol sem ter onde se abrigar.

## 41 ANOS DEPOIS

Em 1936 foi criada a primeira empresa de transporte coletivo de Nova Iguaçu. Esta empresa ainda existe: é a Viação São José, de propriedade do Sr. Oscar Soares (fundador) e seus filhos José Soares e Lilia Maria Ribeiro Soares de Mello, e de Dona Ruth Ribeiro Soares (esposa). Com apenas três pequenos ônibus, a Viação São José inaugurou em 1936 a primeira linha de transporte de massa do Município, ligando Nova Iguaçu a Belford Roxo por uma estrada "carroçável".

Hoje temos, somente dentro dos limites geográficos do Município de Nova Iguaçu, 24 empresas de transporte coletivo, operando em 85 linhas intermunicipais com uma frota de 388 carros em serviço. Estes 388 carros transportam, diariamente, 374 mil passageiros, cuja origem e destino não ultrapassam as fronteiras do Município. A estes, soma-se mais 31.640 que se dirigem diariamente à Praça Mauá, utilizando as nossas empresas intermunicipais, como Evani, Tinguá e Rápido Brasileiro. Outros 35 mil saem daqui, diariamente, tendo como ponto final a gare D. Pedro II. Somente aí temos 440.640 passageiros transportados por dia.

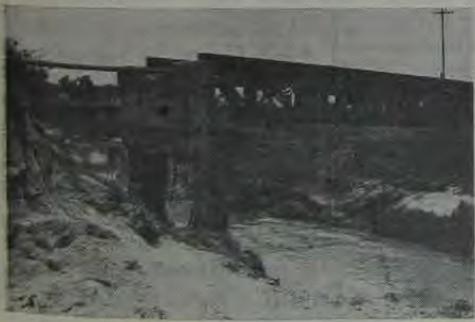
Este total não inclui aqueles passageiros que deixam a condução no meio do percurso rodoviário ou ferroviário, nem tampouco aqueles que todos os dias se dirigem a outros municípios da Baixada Fluminense, subúrbios da Capital ou outras localidades do Estado do Rio de Janeiro ou mesmo fora dele. Isto demonstra a grandeza do fluxo de passageiros que diariamente utilizam os transportes de massa, exigindo, por isso mesmo, de todos nós, uma atenção toda especial para o problema.

### EMPRESAS, LINHAS, QUANTIDADE DE VEICULOS E FLUXO DE PASSAGEIROS

Os dados que aqui oferecemos são apenas das linhas intramunicipais.

- Viação São José — 4 linhas, 15 carros, 26.200 passageiros diários.
- N. S. da Glória — 8 linhas, 41 carros, 44.300 passageiros diários.
- Expresso São Jorge — 10 linhas, 67 carros, 77.688 passageiros diários.
- Viação Esperança — 2 linhas, 15 carros, 11.100 passageiros diários.
- Empresa de Transportes Continental — 1 linha, 12 carros, 12.480 passageiros diários.
- Trans Turismo Petrópolis — 1 linha, 6 carros, 5.500 passageiros diários.
- Empresa N. S. da Conceição — 3 linhas, 17 carros, 11.940 passageiros diários.
- Expresso Imperador — 2 linhas, 11 carros, 9 mil passageiros diários.
- Viação Santa Eugênia — 13 linhas, 20 carros, 31.520 passageiros diários.
- Viação Brasinha — 1 linha, 9 carros, 4.960 passageiros diários.
- Rival Transportes — 14 linhas, 57 carros, 43.225 passageiros diários.
- Viação Veneza — 1 linha, 4 carros, 1.200 passageiros diários.
- Viação Mirante — 4 linhas, 12 carros, 22.750 passageiros diários.
- Niturvia — 3 linhas, 22 carros, 21.800 passageiros diários.
- Auto Viação Vera Cruz — 3 linhas, 17 carros, 14.900 passageiros diários.
- Viação Carlos Sampaio — 1 linha, 4 carros, 1.680 passageiros diários.
- Auto Ônibus Viação Santa Amélia — 1 linha, 3 carros, 1.200 passageiros diários.
- Jupiara Transportes — 2 linhas, 15 carros, 6.200 passageiros diários.
- Viação Santa Rosa — 3 linhas, 8 carros, 3.800 passageiros diários.
- Gardel Turismo — 2 linhas, 6 carros, 5 mil passageiros diários.
- Linave Transportadora — 1 linha, 10 carros, 5.600 passageiros diários.
- Salutran — 3 linhas, 9 carros, 7.750 passageiros diários.
- Viação Vila Rica — 1 linha, 5 carros, 1.800 passageiros diários; e, finalmente, Transportadora Turismo Incor — 1 linha, 3 carros, 3.100 passageiros diários.

Totalizando, com dados, comprovadamente abaixo da realidade, 24 empresas, 85 linhas, 388 carros, 374 mil passageiros diários.



O leito da antiga Estrada de Ferro Rio Douro, há alguns anos desativada, está ocioso, mas poderá servir para prolongar o projeto do pré-metrô até Miguel Couto.



A convergência dos fluxos de trânsito para o mesmo ponto, a grande concentração de pontos de ônibus nos mesmos logradouros e a recente alteração do esquema de tráfego em função das ruas de pedestres provocaram pontos de estrangulamento do trânsito que merecem os motoristas e põem em risco a vida dos pedestres.

# Para o empresário, a situação viária do Município é péssima

— Os ônibus que trafegam nas estradas asfaltadas têm o triplo de vida útil em relação àqueles que trafegam nas estradas de chão

— O maior problema do empresário iguaçuano em transporte coletivo — diz o Sr. Antonio Alves Lavoura, proprietário da Expresso São Jorge — são as estradas. Fora do Centro da Cidade nem as vias ditas preferenciais estão em condições de tráfego. Isto — enfatiza —, de certa forma afasta novos empresários e desanima os que por aqui estão estabelecidos. Eu, por exemplo, me sinto esgotado!

Continuando, diz o Sr. Antonio Alves Lavoura: "No recesso das águas temos despesas com aterros de ruas e plainagem e muitos carros quebrados."

— Gostaria — comenta Antonio Lavoura — que as autoridades visitassem nossas estradas para sentirem melhor os nossos problemas e entenderem porque os usuários reclamam dos serviços que prestamos à comunidade. As empresas municipais — conclui — atravessam uma fase crítica. Quero rodar 25 quilômetros no asfalto e não quero rodar 8 em estrada de chão batido.

Com a mesma veemência do Sr. Antonio Lavoura, falou à nosso reportagem o fundador e proprietário da Viação São José, Sr. Oscar Soares.

— Uma das principais queixas da direção da Viação São José é contra as precárias condições das estradas. A situação viária do Município é péssima. Há trechos como, por exemplo, a estrada que utilizamos no bairro Santa Maria, em que já gastamos com aterros e plainagem recursos suficientes para a construção de uma boa estrada asfaltada. A maioria das empresas — acrescenta — têm as suas máquinas apropriadas para manutenção das estradas por onde os seus ônibus trafegam. Razão porque não vejo para que finalidade a Prefeitura cobra de cada ônibus um imposto Sobre Serviços de Cr\$ 1.080,00 mensais, se estes recursos não são empregados na construção e manutenção das estradas.

— Os ônibus que trafegam nas estradas asfaltadas têm o triplo de vida útil em relação àqueles que trafegam nas estradas de chão batido.

— Gostaríamos que o Prefeito Ruy de Queiroz — de quem somos amigos pessoais — convocasse uma reunião com os empresários, para expormos as nossas queixas e reivindicações.

— De uns dez anos para cá — diz Oscar Soares —, a nossa empresa vem sofrendo um retrocesso, e isso, para quem dedicou toda a sua vida à empresa de transporte coletivo aqui em Nova Iguaçu, de certa forma entristece.

— Quem depende da Prefeitura e do Estado não pode falar muito — disse o administrador da Viação Santa Engênia, Sr. Alfredo Kirsten. Mas, verdade se diga, as nossas estradas não comportam mais o volume de transporte coletivo que já se esparrama pelo Município. Somos uma empresa da cidade que sempre procurou manter independência com relação à Administração Municipal. Mesmo porque a finalidade de uma em-

presa de transporte coletivo é servir, sem se intrometer na política — concluiu o Sr. Alfredo Kirsten.

Seria cansativo e cairíamos na repetição da crítica, se transcrevessemos a opinião dos 24 empresários que operam nas 85 linhas de ônibus espalhadas dentro dos limites geográficos do Município de Nova Iguaçu. O testemunho dos três empresários acima, por suas experiências e responsabilidades como proprietários das maiores frotas de ônibus deste Município, é o retrato sem retoques do pensamento de toda a classe, cujas linhas de ônibus operam transportando diariamente centenas de milhares de passageiros dos mais longínquos bairros espalhados por esse Município a fora.

— A situação das estradas que demandam a periferia dos centros urbanos no Município de Nova Iguaçu dispensa comentários. São estradas de barro que no período das chuvas se transformam em verdadeiros pantanais e, no período das secas, fôfos lençóis de poeira. Esta situação determina gastos astronômicos com a manutenção dos veículos e torna lentas, inconfortáveis e inseguras as viagens dos usuários.

## USUÁRIOS RECLAMAM DAS ESTRADAS

Não é apenas o empresário que está interessado em denunciar este descaso das estradas por onde trafegam os transportes de massa. Vários usuários, ouvidos por nossa reportagem, incluíram entre as suas críticas, que abordaremos nos assuntos que se seguem, o problema de piso como um dos fatores responsáveis pelos péssimos serviços prestados à comunidade pelas empresas de ônibus de Nova Iguaçu.

Isaías da Rocha, residente no Bairro Nova Aurora, afirmou: "Quando chove a gente fica com lama até nos joelhos e com a paciência de Jó esperando um ônibus, que devido a situação das estradas, pode não chegar". Adilson Ione Chaves, residente em Cabuçu, afirma que a chuva inunda tudo, até o interior dos ônibus.

Fontes governamentais, em nível municipal e estadual, entendem que os empresários ainda não alcançaram a importância social dos serviços que eles prestam à Comunidade. Transporte coletivo — dizem — é uma concessão que o Poder Público faz à iniciativa privada e por isso mesmo o lucro, não deve ser medido apenas do ponto de vista do volume de capital obtido, mas acima de tudo pela qualidade dos serviços

— De uns dez anos para cá — diz Oscar Soares —, a nossa empresa vem sofrendo um retrocesso, e isso, para quem dedicou toda a sua vida à empresa de transporte coletivo aqui em Nova Iguaçu de certa forma entristece.

oferecidos ao público usuário. O Governo investe com vistas ao rendimento social, critério que fatalmente se choca com a visão de alguns empresários que vêm no lucro fácil e imediato a sua única meta. O Poder Público Municipal — acrescentam estas mesmas fontes —

está desenvolvendo atualmente um projeto, junto à FUNDREM, de integração do sistema de transportes que venha facilitar a locomoção do pessoal e diminuir os gastos operacionais, através de uma política que possibilite a inversão da parte do deslocamento da força de trabalho, com a criação do Distrito Industrial de Campo Alegre, promovendo ao mesmo tempo o desenvolvimento da Região. Com a mesma finalidade, é meta do Governo Estadual — enfatizam — a criação de um anel rodoviário (BR-109) que possibilite a ligação dos distritos industriais de Santa Cruz, Campo Alegre, Itaguaí e Cascas.

Como se observa, o Governo entende como justas as reclamações, exigências e sugestões da população que utiliza os transportes de massa, que têm no sistema viário o seu maior fator de entrave, e parte para estudos de profundidade, conforme procuramos demonstrar no corpo deste suplemento. Mas da construção do fato à transformação deste numa nova realidade palpável, há um abismo quase intransponível.

## RESPOSTA RÁPIDA

Estas justificativas e estudos do Poder Público, apesar de aceitos pelos empresários e usuários, se esvaem na sombra da própria teorização do problema, porque a precariedade do sistema viário do Município de Nova Iguaçu exige uma resposta muito mais rápida e prática.

O empresário é açoitado pelos usuários que exigem transportes condignos e cumprimento de horários e estes não têm como atender a estas justas reivindicações, pois dependem de estradas para colocarem ônibus novos em suas linhas.

Sem quereremos defender o empresário — justiça se faça — é totalmente impossível e inviável a melhoria do transporte de massa no Município de Nova Iguaçu, sem que antes o Governo ofereça estas condições, através de um plano prioritário de construção de vias de trânsito.

O empresário só pode oferecer um serviço que atenda socialmente a comunidade, na medida que o Poder Público, responsável maior, ofereça-lhe as condições mínimas necessárias. Não é possível desejar-se ônibus novos, estritamente dentro de horários, conforme reivindicações de usuários por nós pesquisados, dentro de uma realidade viária como a nossa.

## POSIÇÃO DIVERGENTE

O sr. Jesuino Gomes, Inspetor Geral de Tráfego da Empresa Viação Automobilística de Nova Iguaçu — EVANIL — prestou-nos o seguinte depoimento:

*Não tráfego não consideramos a condição das estradas o mais importante. É preciso educar os profissionais que lidam com o público. Por isso oferecemos treinamento intensivo aos nossos funcionários. Temos curso de Relações Humanas intensivo, e treinamento de Direção Defensiva, feito por professores do SENAI que se deslocam até aqui, no Município.*

*A manutenção dos carros é feita periodicamente, como no sistema de aviação: não esperamos a avaria. De tempo em tempo o carro vai para a retífica para regulagem no motor e possíveis concertos. Diariamente 89 carros cumprem suas guias de horário, sendo que 34 carros fazem Tarifa "A", que é uma linha especial. Para o movimento diário 220 profissionais são manejados, entre motoristas, cabreadores e fiscais.*

*Damos um prêmio especial — cerca de Cr\$ 200 por mês — para os motoristas a título de incentivo à não provocação de acidentes, para que este evite a entrada do carro na oficina. Damos prêmios também aos profissionais que são cuidadosos com seus uniformes, tratam bem aos passageiros e aos motoristas que não deixam os passageiros na rua.*

*Temos problemas de manutenção como todos os outros empresários. Apreciamos a previdência, por isso treinamos nossos profissionais.*

— A situação das estradas que demandam a periferia dos centros urbanos no Município de N. Iguaçu dispensa comentários. São estradas de barro que no período das chuvas se transformam em verdadeiros pantanais e, no período das secas, fôfos lençóis de poeira. Esta situação determina gastos astronômicos com a manutenção dos veículo e torna lentas, inconfortáveis e inseguras as viagens dos usuários.

Empresas e problemas

## DEPOIMENTO

### O desalento de quem já se sente esgotado

O maior empresário de ônibus de Nova Iguaçu, Antonio Alves Lavoura, proprietário da Expresso São Jorge, prestou ao CORREIO DA LAVOURA um contundente depoimento em que o tom de reclamação chega às vezes ao nível do apelo.

Antonio Alves Lavoura é um português de Val Passos com longa experiência no ramo do transporte coletivo aqui em Nova Iguaçu. Já foi proprietário da extinta Viação São Jorge, que explorava as linhas de Miguel Pereira para o Rio de Janeiro e para Nova Iguaçu. Hoje, com outros três sócios, dirige a Expresso São Jorge, empresa que tem sido alvo das maiores críticas no setor, aqui em Nova Iguaçu.

Não fizemos nenhum acréscimo em seu depoimento para que o leitor tenha condições de extrair as suas próprias conclusões:

— "Estamos atravessando problemas difíceis — nós, os empresários de Nova Iguaçu — que só a ação imediata da Administração Municipal poderá aliviar. Sou o maior empresário do Município, tenho 10 linhas municipais, todas saindo do centro de Nova Iguaçu para Belforde Roxo (Piam e Areia Branca), Engenho Pequeno, Nova Aurora, Xavantes, Miguel Couto, Rua "E", Rua "C", Carmari e Cerâmica. Utilizo 72 carros para cumprir um horário regular entre elas.

— As autoridades, principalmente o Prefeito, Prof. Ruy de Queiroz, parece que querem ajudar aos empresários para que assim possamos melhorar as condições de tráfego para o usuário. Os empresários foram prejudicados pelo ex-Prefeito Lubanco, que não autorizou o aumento substancial de 10%, que vem antes do aumento autorizado pelo CIP, quando todos os outros municípios do Estado gozavam de tal vantagem (sic).

— Atualmente, as nossas tarifas (Cr\$ 1,50 para a Cerâmica, Rua "E" e Rua "C") não são equivalentes às nossas necessidades. Isto porque temos prejuízos enormes com o péssimo estado em que se encontram as nossas estradas. Vivemos na agonia, com muitos carros quebrados na garagem. Diariamente, temos 15 a 20 carros parados para consertos, quando deveríamos ter 5 ou 6 carros na reserva, somente. Quando chove, o Município torna-se intratável, não há sistema de canalização das águas e então as ruas são obstruídas e alagadas completamente.

— No recesso das águas temos des-

pesas com aterros de ruas e plainagem, e muitos carros quebrados na oficina. O maior problema do empresário iguaçuano é estrada. Fora do centro da cidade, nem as vias preferenciais estão em estado razoável. Isto, de certa forma, afasta novos empresários e desanima os que por aqui estão estabelecidos. Eu, por exemplo, me sinto esgotado.

— Também o aumento exorbitante do material de consumo é um absurdo; em 76, comprava-se um pneu por Cr\$ 1.200. Hoje este custa cerca de Cr\$ 2.100. Todos os acessórios dobraram de preço, sendo que em alguns casos — não raro — foram triplicados. Cheguei a pedir ao Prefeito, em recente entrevista, que interfiria junto às autoridades por nós, imagine que não temos condições de colocar novos carros na frota. Agora mesmo, o chefe da minha oficina mandou-me um relatório dizendo que 9 carros não estão mais em condição de trânsito. Como é que vou repor estes veículos? Devido à inflação o movimento da empresa dá mal para a manutenção e obrigações sociais.

— Somos quatro sócios — Justino Batista Alves, José Joaquim Lopes e Hermínio Rosas — e trabalhamos em tempo integral. É que os custos crescem vertiginosamente. Os assaltos também trazem muitos prejuízos para os empresários. Diariamente temos carros com "derrame de férias". Isto leva qualquer um à derrocada.

— Acredito que nenhum dos nossos motoristas, nem trocadores, aceitem o trabalho depois de certa hora da noite? É preciso darmos garantias policiais, senão ninguém trabalha.

— Gostaria que as autoridades visitassem nossas estradas para sentirem melhor nossos problemas e entenderem porque é que o usuário reclama dos serviços que prestamos.

— As empresas municipais atravessam fase crítica. Quero rodar 25 km no asfalto e não quero rodar 8 km em estrada de chão.

— Os assaltos são constantes e não há seguro. Após a meia noite é impossível rodar, dada a insegurança. Se formos os funcionários, eles pedem as contas e vão embora. No Rio eles enfrentam estradas melhores e não têm tanto assalto. Já mataram motoristas e recentemente uma trocadora que não quis entregar o dinheiro aos assaltantes.

Não são apenas os usuários que têm sérias reclamações contra as empresas de ônibus. Estas também têm as suas reclamações. Dentre elas, segundo um empresário, as principais dizem respeito às vias trafegáveis, à segurança, à tributação excessiva e à precariedade do sistema de seguros.

Segundo os empresários de ônibus de Nova Iguaçu, a falta de pontualidade dos coletivos e o seu péssimo estado tanto de conservação quanto de limpeza devem ser atribuídos ao estado verdadeiramente lastimável das estradas, responsáveis pela maioria dos enguiços dos carros.

A garantia dos seguros também é atacada pelos empresários de ônibus, considerada por todos eles como insatisfatória. O seguro de responsabilidade, por exemplo, só cobre em casos de indenização até 27 mil cruzeiros. Os acidentes de proporções menores também ficam por conta da empresa. O seguro contra assaltos também só oferece garantias quando o assalto é praticado no interior da empresa. O seguro nunca cobre assaltos em trânsito.

Isso traz o outro problema, que é o da segurança. As sangrias com os frequentes assaltos têm levado inúmeros empresários a situações realmente desesperadoras. Por outro lado, motoristas e cobradores recusam-se terminantemente a trabalhar nas horas mais tardias, pelos inúmeros riscos que isso acarreta.

Finalmente, a reclamação maior dos empresários diz respeito aos pesados encargos sociais e tributários com INPS, ISS, Taxa Rodoviária Única, Terminais Rodoviários e desconto de 50% nas passagens dos estudantes.

#### REIVINDICAÇÕES

O Sindicato das empresas de ônibus relaciona as principais sugestões que gostaria de ver atendidas. Entre essas sugestões figuram a prioridade para as vias de transporte coletivo nas obras de calçamento ou reaparelamento asfáltico, melhor sinalização das vias e cruzamentos, cobertura para os terminais rodoviários e menor tributação no ISS.

## Empresário quer Sindicato forte mas sem se prender a interesses de grupos

O Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Nova Iguaçu foi fundado no dia 17 de outubro de 1968. Antes desta data funcionava a Associação Profissional das Empresas de Transporte de Passageiros.

O seu atual Presidente é o engenheiro José Maria Jardim Rocha, um dos proprietários da Viação Tinguá. Segundo testemunho de seus colegas de direção e empresários no ramo de empresas de transporte de passageiros, ele é um homem dinâmico, e tudo tem feito para fortalecer a classe em torno de seu Sindicato, sem se prender a interesses deste ou daquele grupo.

Como companheiros de diretoria, o Sr. José Maria Jardim Rocha tem na tesouraria o Sr. José da Silva Neto, um dos proprietários da Viação Esperança e Linave, e como 1º Secretário o Sr. Gilberto Rodrigues Cavalcanti, da Empresa de Transportes Nilopolitana. Funciona também um Conselho Fiscal, composto atualmente pelos Srs. José Soares (sócio da Viação São José e Incor), Alirio Kirch (diretor da Viação Santa Engênia) e Arnaldo Pereira (Diretor da Empresa Nossa Senhora da Conceição).

O Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros funciona na Rua

Otávio Tarquino, nº 101-sala 201 - Tel. 767-7804.

Apesar do esforço da atual Diretoria de tornar o Sindicato o portavoze dos interesses dos empresários em transporte coletivo, o certo é que a política empresarial ainda se ressentida da falta de uma unidade que possa forçar as autoridades ao atendimento de reivindicações mais sólidas e duradoras. Observamos no contacto profissional que mantivemos com a maioria dos empresários, que interesses imediatos muitas vezes se sobrepõem a uma política global que venha possibilitar uma melhoria quantitativa e qualitativa do transporte rodoviário no Município. Há muita luta por concessões de linhas, de melhores pontos terminais para seus veículos e na obtenção o individualizada nas melhorias viárias. O poder público, por sua vez, atenda às reivindicações isoladas desta ou daquela empresa, enfraquecendo com isso a própria classe empresarial na obtenção de reivindicações mais duradoras.

A criação de áreas de trabalho para cada empresa, cuja concessão fosse firmada com base na obrigatoriedade de ser prestado um serviço a contento, talvez solucionasse em parte o problema, ou através de concessões abertas, que possibilitassem a concorrência de quantas empresas se interessassem pela exploração desta ou daquela linha.

O que se vê atualmente são empresas sem nenhuma condição de atendimento do volume de passageiros de determinado bairro, monopolizarem a linha porque são elas as donas da concessão. Essa política é prejudicial para o empresário responsável e muito mais para o usuário.

Seria oportuno que os empresários (atualmente tão mal vistos pela opinião pública) discutissem uma fórmula, juntamente com as autoridades municipais, buscando solucionar de uma vez por todas esta distorção. Não há porque se permitir a concessão em nível de exclusividade a esta ou aquela empresa que não dispõe de veículos suficientes para o atendimento da linha.

## Empresas e empresários

Na evolução do sistema de ônibus em Nova Iguaçu tem havido uma crescente especialização por parte das empresas no que toca ao tipo de linha explorada. Hoje, nenhuma empresa iguaçuana presta atendimento tanto na ligação dos bairros como na ligação com a Capital. A Empresa Tinguá, por exemplo, quando adquiriu as concessões de linhas para a Praça Mauá, deixou as linhas que demandavam do centro de Nova Iguaçu para os bairros da periferia.

Até bem pouco tempo a Evanil mantinha além da linha para a Praça Mauá, outra para Queimados. Hoje, esta última linha é explorada pela Linave, uma subsidiária da Boa Esperança. Esta última empresa, à diferença da Evanil, sempre operou exclusivamente nos bairros entre o centro e Miguel Couto.

#### VIACÃO ESPERANÇA

A Viação Esperança foi criada por Artur Silva em 1961 e tinha como objetivo maior promover a ligação com o Jardim Boa Esperança que estava sendo loteado naquela época. A atual Viação Esperança é a continuação de outra empresa com nome parecido, a Viação Boa Esperança, que começou a operar aquela linha antes de 1961. Hoje são proprietários da empresa, que também incorpora a Linave, os Srs. Feliz da Silva, José da Silva Neto, Arthur da Silva Filho, Luís Carlos da Silva e Paulo Roberto da Silva.

#### EVANIL



A mais importante linha de ligação de Nova Iguaçu com o centro da capital é operada pela Evanil — Empresa Automobilística Nova Iguaçu Limitada, que foi criada em 1951 pelo empresário Carlos Marques Rollo.

Este empresário, que hoje deu seu nome a uma importante via localizada no bairro de Vila Nova, é um dos mais experientes homens ligados ao transporte coletivo em Nova Iguaçu. Foi proprietário do Expresso Brasileiro, tradicional empresa que faz a ligação entre o Rio de Janeiro e São Paulo e teve experiências no mesmo ramo com linhas explorando o transporte de passageiros para o Sul e para o Nordeste do País.

Hoje é o proprietário da Niturvia, responsável pelas linhas circulares no centro de Nova Iguaçu.

## Empresas e problemas

Na elaboração deste trabalho chegamos à conclusão de que as causas geradoras da má qualidade do Transporte Rodoviário decorrem de vários fatores que envolvem Governo, Empresários, Empregados em Empresas de Transporte Coletivo e Usuários. Cada um destes setores, interessados na melhoria do transporte de massa, reivindicam ou sugerem soluções para o problema, às vezes transferindo responsabilidades, criando por isso mesmo um círculo vicioso, condicionado por ultrapassados hábitos criticistas, sem que se apercebam da necessidade de que cada um tem responsabilidade diante do conjunto dos problemas que resultam na má qualidade do transporte rodoviário em nosso Município.

Assim é que o Governo, por seus porta-vozes, argumenta que sendo o transporte rodoviário uma concessão do Poder Público, este tem que buscar no seu trabalho o maior lucro social possível, em vez de se prender exclusivamente aos seus interesses de ganho em forma de capitalização imediata. Com essa visão errada do problema, transferem às empresas atribui-

ções do Poder Público, como é o caso da conservação das estradas e a improvisação de terminais rodoviários, concedendo de forma individualizada tratamento distinto àquelas empresas, cujos proprietários se alinam mais com seus esquemas políticos e-jektorais.

Os empresários, por sua vez, sugerem ou reivindicam do Governo certas vantagens (como isenção do ISS ou mesmo uma menor tributação) já incluídas no próprio preço das passagens, e argumentam como causa geradora da má qualidade de seus veículos a questão do piso. Mas conforme explicação fornecida pelo Departamento de Planejamento e Coordenação (DPC), com base em pesquisas sobre tarifas de transporte coletivo, elaborado pelo Instituto de Pesquisas Rodoviárias do DNER, estas empresas já são beneficiadas por tarifas especiais através de um específico coeficiente de custo-quilômetro que lhes proporciona uma compensação da renumeração do capital.

O empregado em transporte coletivo, em vez de lutar por melhores níveis salariais, fazendo valer os seus direitos trabalhistas

## A necessidade de adaptação às novas exigências empresariais

no que diz respeito ao seu relacionamento com o empregador, procura compensar de forma errada suas justas reivindicações, através de métodos condenáveis, como permitir que passageiros transponham as roletas sem fazê-las girar, ou seja, sem registrar a passagem, recebendo com isso a metade do preço da passagem, ou mesmo transferindo o seu descontentamento e descarregando toda sua ira contra o usuário.

O usuário, neste caso, responsabiliza o profissional do volante ou mesmo do despachante, pelo atraso da condução e as constantes mudanças de terminais rodoviários, vingando-se sempre que pode nos veículos, destruindo poltronas e vidraças, o que em nada vem melhorar a qualidade do transporte. Ao contrário, ele próprio é que terá de utilizar esses mesmos veículos danificados.

O Sr. Carlos Marques Rollo, por exemplo, nos informou que de uma certa feita um de seus veículos saiu da garagem sem nenhuma danificação, mas que ao ser recolhido, constatara que seis poltronas haviam sido cortadas com gilete ou algo similar.

### COMO SOLUCIONAR

Não temos a fórmula de como se possa, de uma hora para outra, mudar esse comportamento. Entendem alguns que seria válida a criação de um organismo no qual se reunissem, periodicamente, representantes do Governo Municipal, do DETRAN, dos empresários e dos empregados em transporte de passageiros e também dos usuários, para, juntos, discutirem as questões geradoras da má qualidade do transporte rodoviário. De qualquer forma, é impraticável que o Governo agrida, de forma prioritária, todo o seu potencial na área das Secretarias de Obras e Serviços Públicos, objetivando a melhoria da malha viária municipal, e que os empresários, por outro lado, modernizem suas empresas, adequando-as aos novos padrões e mentalidade empresariais.

Quanto aos profissionais ligados ao transporte rodoviário, deveriam recaber lições de relações públicas para que, assim, se capacitassem melhor ao exercício desta importante tarefa que é a de lidar com o público.

# REMUNERAÇÃO DO CAPITAL

Os proprietários de Empresas de Transporte Coletivo, em sua maioria justificaram, como causa da má qualidade de seus serviços o lamentável estado das estradas que demandam aos bairros, responsável por incalculáveis prejuízos, tais como o consumo de tempo nas viagens e o desgaste de peças e acessórios.

Isto, no entanto, não justifica os reclamos dos empresários, visto que estudos feitos pelo Instituto de Pesquisas Rodoviárias do DNER em 1974, possibilitaram um trabalho concreto do sistema de controle de informação de custos e operação implantado pelo Departamento de Planejamento e Coordenação do Departamento Geral de Transportes Concedidos.

Assim foram consideradas as características operacionais das linhas, separando-se em duas categorias operacionais, com dois coeficientes de custo-quilômetro para cada categoria operacional: Rodoviária (A) e semi-urbanas (SA). Para cada uma das categorias acima, ado-

tam-se coeficientes de acordo com o piso. Tipo I para percursos em pavimento de asfalto ou concreto e Tipo II para percursos em piso silico-argiloso. Temos também dois padrões de serviços, com distintos coeficientes tarifários: transportes em veículo normal ou em veículo com ar condicionado.

### DESPESAS DE CAPITAL

De acordo com os estudos citados, prevê-se por exemplo que a depreciação do veículo operando na categoria (A) Tipo (I), isto é: Rodoviárias em percurso de pavimento de asfalto ou concreto é de 18,9%; enquanto na mesma categoria mas cujo percurso seja do Tipo (II) — piso silico-argiloso, essa depreciação é de 22,6%.

Na categoria (SA) — semi-urbanas — Tipo (I) — percurso de pavimento asfáltico ou de concreto, a depreciação é de 12,3%; enquanto que na categoria (SA) — Tipo II — para percurso em piso silico-argiloso a depreciação é de 14,7%.

Essas diferenciações decorrentes das duas categorias específicas, são correspondidas por dois tipos de coeficientes, que vêm compensar as despesas de capital, incluindo também o padrão de serviço. Isto dito em outras palavras, o preço de quilômetro rodado em estradas asfaltadas ou concretadas por provocarem menos desgastes, obedecem a cálculos que resultam em menor preço tarifário.

### VARIAÇÃO DE DESPESAS

Ainda obedecendo à mesma fonte de estudos, encontram-se variações noutros setores da atividade empresarial, que de certa forma contrabalançam o item depreciação de veículos que operam nas respectivas categorias operacionais de acordo com o tipo de piso e padrões de serviço.

Encontram-se alternativas compensativas nas despesas de operação, de administração, com resultados, nunca inferiores a 7,3% na remuneração do capital, ou seja, lucro.

Subtraídas as despesas com a depreciação do veículo, combustível, lubrificantes, pneus e câmaras de ar, peças e acessórios, pessoal de manutenção, pessoal de operação, taxas e seguros, pessoal de administração, "outras despesas de administração" (o grifo é nosso) PIS; tomando como cálculo veículos de 36 lugares com um aproveitamento apenas de 70% — ou seja 25,2 passageiros por viagem, encontramos um lucro líquido de 11,2 na categoria A Tipo I e de 13,4 na categoria A Tipo II.

Para a categoria SA Tipo I tendo como cálculo veículos de 36 passageiros com um aproveitamento de 90%, isto é, 32,4 passageiros a remuneração (lucro) do capital é de 7,3%; enquanto que na categoria SA Tipo II com o mesmo cálculo de aproveitamento de passageiros é de 8,7% a remuneração do capital.

Por outro lado, nos veículos dotados de ar condicionado, levando em con-

tas veículos de 36 lugares com um índice de aproveitamento de apenas 50%, ou seja 18 passageiros, a remuneração do capital é da ordem de 13,5%

### CONCLUSÃO

Como se observa o piso Tipo II (percurso em piso silico-argiloso) não define menor remuneração de capital, visto que o lucro previsto para a categoria Rodoviária (A) é de 13,4%, en-

quanto que na mesma categoria, (rodoviária) em piso Tipo I — percurso de asfalto ou concreto, é de 11,2%.

Obviamente, quando se qui se fala em piso silico-argiloso, essa categoria não enquadra a maioria de nossas vias de terra batida, pois, dada a péssima conservação, podem no máximo ser consideradas estradas carroçáveis.

# SUPLEMENTO ESPECIAL

Participaram da edição deste Suplemento Especial: Luiz Zizi de Oliveira, Luiz Ferrão, Wilson Freitas Teixeira (redatores) e Antônio Poças (fotógrafo). A supervisão geral da confecção deste segundo caderno cabe a Robinson Belém de Azavedo (editor-chefe).  
Composição: Everaldo Maciel Monteiro  
Impressão: CL.

## Usuário o prim

Apesar da in-  
dos proprietários  
presas de transpo-  
tivo em responsabi-  
condições das estr-  
mo fatores determi-  
da má qualidade d-  
serviços, os usuário-  
na direção das em-  
o seu alvo de crític-  
clato.  
Para o Sr. Carlos  
da Silva, usuário d-  
presso São Jorge, o  
problema daquela é  
sa é a falta de crité-  
horários de saída de  
bus bem como a s-  
dos carros.  
— Os carros aqui  
Mozir de Oliveira, de  
no Gerâmica — so é  
com mais de 60 pas-  
ros no horário no-  
Não sei — diz ele —  
mo é que a CTC ne-  
caliza o excesso de p-  
geiros, visto que este-  
tos velhos não supri-  
mas este exagero.  
— Não entendo o  
que destas enormes ro-  
Quando eu estava grá-  
— diz Dona. Iracema  
Oliveira — passava  
perrengue dos dia-  
para transp-las. Fala  
em roletas — cresce-  
um outro usuário — qu-  
de é que vão tirar e-  
coisa indecente daí?  
— Deveria ter ônibus  
noite toda. Esta é uma e-  
presa de ônibus circun-  
que percorre o centro  
cidade — diz Sérgio G-  
mes de Souza. Um out-  
usuário da Nilurvia, S-  
Mozir Cruz, desaba-



## Usuário faz da direção das empresas o principal alvo de suas críticas

## O QUE DIZEM OS RODOVIÁRIOS

Apesar da insistência dos proprietários de empresas de transporte coletivo em responsabilizar as condições das estradas como fatores determinantes da má qualidade de seus serviços, os usuários vêem na direção das empresas o seu alvo de crítica imediato.

Para o Sr. Carlos Paiva da Silva, usuário da Expresso São Jorge, o pior problema daquela empresa é a falta de critério nos horários de saída dos ônibus, bem como a sujeira dos carros.

— Os carros aqui — diz Moacir de Oliveira, do Bairro Cerâmica — só andam com mais de 80 passageiros no horário noturno. Não sei — diz ele — como é que a CTC não fiscaliza o excesso de passageiros, visto que estes carros velhos não suportam mais este exagero.

— Não entendo o porquê destas enormes roletas. Quando eu estava grávida — diz Dona Iracema de Oliveira — passava um "perrengue dos diabos" para transpô-las. Falando em roletas — acrescenta um outro usuário —, quando é que vão tirar essa coisa indecente daí?

— "Deveria ter ônibus a noite toda. Esta é uma empresa de ônibus circular que percorre o centro da cidade — diz Sérgio Gomes de Souza. Um outro usuário da Niturvia, Sr. Moacir Cruz, desabafa:

"Essa empresa é um escândalo. É raro o dia em que eu pego um ônibus limpo. Estão sempre imundos.

Já o Sr. José Inácio de Loyola, parecia mais bem informado que o próprio repórter a respeito da Niturvia, o que prova o diálogo que se segue:

— Quando essa empresa era do prefeito estava melhor.

— Mas a empresa nunca foi do Prefeito — retruca o repórter.

— Não é? Essa empresa não era do Joaquim de Freitas?...

O Sr. Marcos Mirelli, usuário da N. S. da Glória, disse que o passageiro paga a passagem e tem direito de exigir um tratamento mais humano. "Queremos carros no horário, higiene e respeito", acrescentou.

— Moro no Jardim Alvorada — diz José Antonio do Nascimento — e só Deus sabe o quanto sofremos devido aos maus serviços prestados a seus usuários pela Empresa Nossa Senhora da Glória. O pior de tudo é a escassez de condução.

— "A nossa Senhora da Glória — diz Ana Cristina Paranhos (estudante) — já foi alvo de críticas até do programa do Paulo Lopes (Rádio Tupi), mas parece que os empresários são insensíveis aos reclamos do povo.

Marla Fidelina da Silva, residente no bairro Rosa dos Ventos, entende ser um verdadeiro absurdo o local onde está localizado o ponto final do ônibus Nova Iguaçu-Rosa dos Ventos. "Como é que pode a gente saltar lá no 'Sendão' de um ônibus da Evanli e ter que encarar este pedaço de chão até aqui, próximo ao viaduto?!

Muitas outras críticas feitas por usuários são dirigidas especificamente às empresas. No entanto, boa parte entende que outros fatores influem diretamente na qualidade dos transportes de massa e dividem as suas reclamações e queixas.

O Sr. Célio José de Azeredo entende que o pior de tudo são os terminais rodoviários. "Quando chove — afirma — é uma tristeza". José Gomes reclama da irresponsabilidade dos despachantes que, segundo ele, ficam batendo "papo" com os motoristas enquanto o carro, cheio de passageiros, fica esperando no ponto.

— Lá na Rosa dos Ventos — diz Maria José Rosa da Silva —, os motoristas têm tanto medo de assaltantes que muitas vezes não param para os estudantes. A gente faz sinal, mas eles passam direto.

Para o Sr. Hélio Gurgel, "um troço que me chateia muito é o descarteamento dos trocadores, que às vezes, com a gaveta cheia de trocados, ficam com o troço dos passageiros alegando falta de moedas".

— O último ônibus sai daqui a zero hora. Acho que após este horário deveria haver um ônibus a cada hora. Se dá prejuízos para a empresa, a Prefeitura deveria ajudar, subsidiando ou de outra forma qualquer. Isto é um serviço a ser prestado à coletividade iguaçuana. A Prefeitura — conclui José Luis Francisco — deve desembolsar para garantir o conforto e segurança dos munícipes.

Paulo Cezar Moreira, residente na Cerâmica, diz que os despachantes ficam de brincadeira com os motoristas e cobradores e se esquecem da gente na fila. "Resultado: enquanto saem dois ônibus da Rua Gama, não sai nenhum da Rua Nova, ou vice-versa. Tudo por causa da brincadeira".

Irene de Oliveira Hora diz que tem que ser construídas rodoviárias para os usuários. "E sol e chuva na cabeça e, ainda por cima, somos obrigados a andar nestes carros velhos e trepidantes, que parece que vão deslascar o cérebro das pessoas".

— Os motoristas, na maioria, — diz José Augusto Barbosa Leite — estão neuróticos, não oferecendo um mínimo de segurança aos passageiros.

O Sindicato dos Condutores de Veículos Rodoviários e Trabalhadores em Transportes Urbanos de Passageiros de Nova Iguaçu, com base em mais 9 municípios do Estado do Rio de Janeiro, apesar de ter um total de 26.516 filiados, é marcado por uma atuação fraca e sem nenhum sentido do ponto de vista de sindicato classista. Isto faz com que os motoristas, trocadores e outros empregados a ele filiados não tenham uma noção exata de suas funções, direitos e deveres.

Submete-se em termos de reajuste salarial a aumento das tarifas, forçando com isso a própria classe a se colocar favorável ao aumento tarifário o mais rápido possível.

Não é que queiramos aqui julgar a justiça ou não de tal ou qual índice de reajuste tarifário em tal ou qual época. O que se quer é questionar essa dependência ilegal e prejudicial. O reajuste salarial de forma alguma pode depender do reajuste tarifário. São coisas distintas e de interesses diversos.

Aliás, o Sindicato Classista voltado para cursinhos, festividades, excursões e departamento médico e dentário é uma realidade oriunda da falta de liderança nos meios sindicais do País. E por isso mesmo, os associados se vêem perdidos em seus direitos e deveres e vez por outra tomam decisões isoladas, muitas vezes de forma prejudicial aos seus próprios interesses.

O Sindicato, por exemplo, através de seus representantes, não tinha muito coisa a dizer a respeito do relacionamento dos seus filiados com a classe patronal. No entanto, os empregados ouvidos por nós fizeram várias reclamações que merecem sejam apreciadas pelos empregadores.

• Eles comem muitas horas extras. Nós trabalhamos 4,5 horas-extras por dia e no final não aparece o dinheiro. Eu, por exemplo, já muito "sereno" (carro do último horário da escala). Na prestação de conta o "Zenildo" enrolava tudo e me pagava 2 horas a mais... (Ivaldo de Jesus Mendes, SALUTRAN).

• Trocador é "boi de piranha" da empresa. Quando o empresário manda você para a rua não adiante ir à Justiça do Trabalho reclamar. Sabe porque? Ele te deu alguns documentos para assinar. No meio deles está um papel em branco. É a quitação da empresa com você que estava no meio daqueles papéis, em branco... (Cleber Albuquerque, MAGELLI).

• Eu sofri um acidente dentro do carro em que estava trabalhando. Como não tinha carteira assinada estou sem direito a nada. Eu trabalhava mais de 8 horas por dia e o Sr. Antonio não pagava hora extra nem feriado (Sônia Maria, NITURVIA).

• O Sr. Salim mete vales que não existem na nossa conta. E é muito grosso, só trata a gente com palavrão... (Sebastião Ferreira, NITURVIA).

• Na Viação Aliança, se faltarem 10 cruzeiros na "féria" a gente tem que assinar um vale de vinte. Quando a gente recusa "eles" suspendem do trabalho... (J. A., menor, VIAÇÃO ALIANÇA).

• Eu não posso falar nada. Na Expresso Brasileiro é fogo, eles mandam embora. (um fiscal de ponto).

• A gente dobra no serviço e não recebe. Acho que a vida de trocador é igual a de soldado: cada um se vira em silêncio. Quem fala muito, se estrepa. (Almir Gouveia, EXPRESSO S. JORGE).

• Quando desaparece a "féria" eles chamam a polícia e fazem a gente confessar. Meu nome? Não digo. Trabalho na TINGUA.

• Na "São Jorge" o "seu" Romeu e o "seu" Jorge, junto com os policiais, não dão guarida pra trocador e nem pra motorista. Se bobear eles comem no "cacetete baiano". Só quem presta lá é o Jorge "Charuto". Que horas tem? 11 horas? Dá um pulo lá na garagem e vê como tem uma patrulhinha lá. São os policiais que levam o dinheiro da empresa para o banco. (Sérgio Gomes da Costa, EXPRESSO SAO JORGE).

• Acontece que depois da escola a gente tem que levar o dinheiro para a empresa. Mas não tem segurança para isso. Então o carro em que estamos transportando a "verba" é assaltado e o empresário acha que a gente é que tem que pagar... (Cláudio César Valle, VIAÇÃO TINGUA).

• Às vezes somos obrigados a trabalhar sem comer nada. Também fazemos horas-extras e não recebemos (Luis Sobral, NITURVIA).

• Eu sou trocador da CTC. Não trabalho aqui em Nova Iguaçu por que eles pagam só Cr\$ 36. Pra comer poeira e ganhar tão pouco prefiro ficar lá no Rio... (Cláudio Adão Cerqueira).



Mais difícil que acertar na Loteria é passar pelas novas roletas dos coletivos. Alguns conseguem.



No trato com o público reside um dos maiores problemas do profissional de transporte coletivo. Hoje as próprias empresas estão empenhadas em preparar adequadamente seus funcionários para essa tarefa e o profissional já está consciente da necessidade desse aperfeiçoamento.



## PARA ONDE VAI O DINHEIRO DO POVO



Enquanto a Prefeitura Municipal arrecada mais de 200 mil cruzeiros por mês com a contribuição para os terminais rodoviários, o povo continua tendo que usar calçadas estreitas para pontos improvisados e os ônibus são obrigados a disputar com os caminhões o espaço que lhes é destinado.

Obviamente, cada Empresário tem particularidades próprias no que diz respeito à quantidade e qualidade das críticas e sugestões, mas todos são unânimes em sugerir ao Governo Municipal uma política de prioridades no sistema viário Municipal, dando condições de piso às centenas de veículos que diariamente transportam o povo deste Município, bem como da criação de terminais rodoviários condignos.

Quem quiser se dar ao trabalho de verificar os pontos de embarque e desembarque de passageiros aqui no Centro de Nova Iguaçu, observará, sem muito esforço, que a Prefeitura, através da Secretaria Municipal de Serviços Públicos, não vem dando a devida atenção ao homem no seu legítimo direito de cidadão. Além das péssimas condições de localização dos pontos de embarque e desembarque de passageiros, vez por outra, não se sabendo porque, e sem aviso prévio, mudam tudo. E aí, quem embarcava em tal rua, fica sem saber onde se encontra a sua condução e sem saber o porquê da mudança, já que naquele local existe agora um ponto de embarque de outra linha. Depois de "quebrar a cabeça" (já que não existe nenhum aviso) descobre que o seu ônibus foi para o local de onde saiu aquele que se encontrava no ponto costumeiro de sua condução. Uma troca apenas, sem critério algum, mas que prejudica a vida daqueles que dependem do transporte coletivo.

### QUEM PAGA É O USUÁRIO

Ora, se o empresário em transporte coletivo sugere a adoção de critérios mais lógicos e humanos com relação à disposição, localização e condição dos pontos de embarque e desembarque, muito mais o faz o usuário, porque, além de ser ele o mais diretamente prejudicado, é ele também que paga (já incluído no preço das passagens) a Contribuição de Utilização de Terminais Rodoviários.

O Decreto n.º 1.149, de 30 de dezembro de 1973, instituiu a Contribuição de Utilização dos Terminais Rodoviários do Município de Nova Iguaçu, que será devida pelos passageiros embarcados nos veículos de todas as linhas de transporte coletivo, e a sua cobrança far-se-á através das empresas usuárias dos terminais, no ato do pagamento da respectiva viagem. Por este Decreto foram fixados os valores de Cr\$ 0,20 por passageiro nas linhas de preço de passagem até 1,00; de Cr\$ 0,50 nas passagens acima de Cr\$ 1,01 e de 0,60 nas linhas intermunicipais e interestaduais. O produto desta tributação, segundo o mesmo Decreto será aplicado na construção de novos terminais rodoviários e na conservação, manutenção e ampliação dos já existentes, e melhoria do sistema viário do Município.

Não foi possível adquirirmos junto à Secretaria de Fazenda Municipal o total da arrecadação da Contribuição de Utilização de Terminais Rodoviários, mas não é difícil chegarmos a um cálculo aproximado do montante de arrecadação deste tributo, já que o Decreto n.º 1.173, de 24 de setembro de 1973, modificando dispositivos do Decreto anterior (1.149) — visando simplificar e facilitar a fiscalização de cobrança da Contribuição de Utilização dos Terminais Rodoviários — estabeleceu um fixo de Cr\$ 2,00 para as linhas com o preço de passagem superior a Cr\$ 1,00. Assim sendo, sabendo-se que nas 24 empresas municipais existem 388 carros operando em 85 linhas e calculando-se que cada carro faz diariamente 10 saídas do ponto, temos: 388 carros, X 10 viagens X Cr\$ 2,00 = Cr\$ 7.760,00 diários, ou sejam, 222.800,00 mensais. Se este montante, pago pelo usuário, fosse de fato empregado no que dispõe a lei, o povo não ficaria, conforme vem acontecendo, exposto à chuva e ao sol à espera de um transporte que lhe conduza ao trabalho ou a seu lar.

### PASSAGEM DO NÍVEL

## A ameaça do trem para quem viaja de ônibus

O Sr. José da Silva Neto, um dos proprietários da Viação Esperança e Linave (atualmente tesoureiro do Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros), disse: "As vezes, o dono de uma Empresa vai dormir ou quase rico, e pode amanhecer de pires na mão — acrescenta — porque o seguro de responsabilidade não indeniza mais que Cr\$ 27.480,00 em caso de morte ou invalidez, ocasionada em consequência de desastres rodoviários. Com a nossa empresa mesmo aconteceu um caso assim, quando do terrível acidente ocorrido no final do ano de 1974, onde perderam a vida mais de duas dezenas de pessoas em consequência de choque entre um de nossos ônibus e um trem da R.F.F.S.A., na passagem de nível da Linha Auxiliar com a Estrada do Xavantes".

Este desabafo do Sr. José da Silva Neto não pode deixar de ser encarado com muita seriedade, não porque o empresário vá "dormir rico e possa acordar pobre", mas pelo aspecto fundamental da questão que é o passageiro, que vai dormir pobre e às vezes amanhece morto.

A Central do Brasil faz igual a Pilatos: lava as mãos no sangue dos inocentes. As administrações municipais, estadual ou federal responsáveis pelas estradas de rodagens que arranjam um jeito de passar por cima ou por baixo das vias férreas, construindo viadutos ou túneis. As estradas de ferro são intocáveis e não se responsabilizam nem sequer pelos choques entre as suas próprias máquinas; pois quando isto ocorre (e como ocorre) o responsável é o maquinista ou o sinalizador.

Por isso, continuamos nos expondo a perigosas travessias sobre o leito de vias férreas. Na linha auxiliar onde ocorreu o desastre com o ônibus da Viação Esperança, só existe em todo o seu percurso um único viaduto, que fica na localidade de Santa Rita. Em vários outros cruzamentos, como Rocha Sobrinho, Prata, Aladrade Araújo, Xavantes, Boa Esperança, Luis de Lemos, Ambai e muitos outros, a travessia é feita diretamente sobre os trilhos, sem nenhuma segurança, sinalização ou cancela. Se um ônibus, por qualquer motivo apresentar uma avaria sobre a via-férrea, só mesmo um milagre evitará terríveis consequências. E milagre está muito raro nestes tempos de vacas magras.



Ferrosas, as passagens de nível existem em grande quantidade ao longo da LINHA AUXILIAR e já provocaram inúmeros acidentes.

## Justa homenagem

Na qualidade de empresário dos mais antigos em Nova Iguaçu, envolvido na organização e desenvolvimento do transporte, cabe-me o direito, senão o dever inelutável, de manifestar publicamente, os meus sentimentos de respeito e admiração, de reconhecimento e gratidão ao Dr. José Maria Jardim Rocha, que vem exercendo com eficiência o cargo de Presidente do Sindicato de Transporte de Passageiros de Nova Iguaçu.

O seu correto desempenho, o seu elevado espírito de colaboração à classe empresarial, no sentido de solucionar satisfatoriamente todos os problemas que se apresentam, são de fato dignos e merecedores de ênfase especial, porque indiscutivelmente raros em nossa comunidade a razão deste agradecimento, que se faz e se divulga à sua revelia.

Nova Iguaçu, julho de 1977.

(Ass.) CARLOS MARQUES ROLO.

PELO  
SILV  
AZ

Aba  
alta

A população  
do vale, ali  
montanhas de  
vies espalhada  
pio em toda  
mana, para se  
hospedarem,  
to dele do Mu  
com seis feiras  
numeros outros  
distritos. No  
distância da p  
esta modalidade  
carreira não é  
povo, pois, nas  
es profutas. A  
ento sendo vem  
na elevação e  
te melhoria.

Fábrica  
vá

Centenas de famílias  
nos bairros de  
São Benedito  
mas está com a su  
comumente amacada  
correria da instalação  
uma fábrica de produt  
Rios de. Em  
fábrica, deno  
dos, depois produzidos  
muito quimica num  
seu desembar no Car  
de 2 quilômetros de via  
vários por entre bairros  
atualmente povoados.

O POVO PEDE SOCORRO  
A soma repugnante  
deu várias ruas, entre  
qual a Dr. Emilio Rua  
Rua da Quermesse, con  
tanto em todas elas a a  
saca de produtos quim

E A PO  
COMO