



[i](#) sobre o cmi  
 [A](#) ajuda  
 [C](#) contato  
 [V](#) seja voluntário  
 [E](#) política editorial

português | espanhol  
english | esperanto

Outras mídias



#### Publique!

Publique o seu vídeo, áudio, imagens e textos diretamente do seu navegador.

#### Notícias

Cobertura imediata dos acontecimentos ligados aos novos movimentos.

#### Política Editorial

Saiba sobre a política de publicação do CMI.

#### Seja um voluntário

Participe desse projeto de democratização da mídia.

#### Contato

Mande sua mensagem para nós.

#### Ajuda

Como publicar as suas notícias em diferentes formatos.

#### Sobre o CMI

Conheça os princípios do Centro de Mídia Independente.

#### Bate-papo do CMI

Acesse a nossa sala de bate-papo. "Saiba como".

#### Apoie o Indymedia

Conheça os outros projetos do CMI e contribua com a mídia independente.

#### Artigos Escondidos

Matérias repetidas, sem conteúdo ou que violam a Política Editorial.

Rede CMI Brasil

Página estática dos coletivos.

Brasília



## Transporte: o caos a serviço das máfias dos ônibus

Por Cláudia Costa, da redação 23/07/2004 às 11:04

**O transporte urbano no Brasil é caro, caótico e dominado por uma máfia de empresários, com a conivência corrupta dos governos.**



A revolta da população contra o aumento da tarifas nos ônibus, iniciada em Florianópolis (SC) em 28 de junho, trouxe mais uma vez à tona o debate sobre o transporte público no Brasil, país onde cerca de 54 milhões de pessoas estão cerceadas do direito de ir e vir, por não terem condições de pagar as tarifas de transporte. Os mais afetados são desempregados, trabalhadores de baixa renda e estudantes.

A situação caótica do transporte não é de hoje. Na década de 50, com a implantação das multinacionais automobilísticas, o país dedicou-se à fabricação de carros, ônibus e caminhões. As ferrovias e hidrovias que seriam soluções muito mais baratas e eficientes para o transporte de pessoas e cargas entre os estados foram totalmente secundarizadas. Isso em um país com dimensões continentais como o Brasil.

Em relação ao transporte urbano, também as ferrovias e metrô seriam opções mais eficazes para a população, o problema é que não o seriam para as grandes empresas que dirigem o país.

Um dos reflexos da aplicação dessa política no setor foi a geração do caos no tráfego nas grandes cidades. Grandes aglomerações de carros andam cada vez mais devagar nos engarrafamentos. O transporte alternativo, como as peruas, permanece ilegal ou não-regulamentado. A população pobre, por sua vez, fica amontoadada nos ônibus, cada vez mais caros.

As passagens aumentaram de 28,7% a 62,2% acima da inflação do INPC (Índice Nacional de Preços ao Consumidor), conforme levantamento feito em oito capitais brasileiras pelo jornal Folha de São Paulo, entre 1995 e 2002.

Em São Paulo, a passagem de ônibus no período subiu 240%, de R\$ 0,50 para R\$ 1,70, quando houve o aumento de 20%, em janeiro de 2003. A mesma

Campinas  
Caxias do Sul  
Curitiba  
Florianópolis  
Fortaleza  
Goiânia  
Joinville  
Porto Alegre  
Rio de Janeiro  
Salvador  
São Paulo

Receba o boletim do cmi

**Seu e-mail**

**Enviar**

Busca

**Encontre**

**Palavras**

**todas**

com imagens

com áudio

com vídeo

**Busca**

CMIs

www.indymedia.org

**Projetos da Rede Global**

impresso

rádio

tv (newsreal)

vídeo

**Tópicos**

biotecnologia

**África**

áfrica do sul

amazônia

estreito de gibraltar

ilhas canárias

nigéria

quênia

**América Latina**

argentina

bolívia

brasil

chiapas (mex)

chile

chile, sul

colômbia

equador

méxico

peru

porto rico

qollasuyu (bol)

rosário (arg)

santiago (chi)

tijuana (mex)

uruguai

valparaíso (chi)

**América do Norte  
canadá**

hamilton

maritimes

montreal

ontário

ottawa

quebec

situação ocorreu com a tarifa de metrô. O bilhete unitário passou, no período pesquisado, de R\$ 0,60 para R\$ 1,90, um reajuste de 216,7%. Pelo INPC, deveria custar, na época do aumento, R\$ 1,58.

A prefeita Marta Suplicy, para mascarar este absurdo nas tarifas, implantou agora, nas vésperas das eleições, o bilhete único, que permite ao usuário andar por duas horas com o mesmo bilhete em mais de um transporte. Seria necessário, junto com esta medida, baixar o preço da passagem.

Foi um desses aumentos abusivos – 15,6% – que levou ao recente levante de Florianópolis, cujo valor das passagens já é o mais caro no país.

Os sem-transporte

O preço das passagens está levando muitos trabalhadores de baixa renda a dormirem nas ruas ou em albergues durante a semana por não terem dinheiro para voltar para casa todos os dias.

De 1995 a 2002, a média de usuários dos ônibus urbanos no país caiu 30%. Em São Paulo, a queda foi próxima a 50%. Segundo levantamento da Fipe (Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas da USP), em 2000, São Paulo contava 8.706 moradores de rua. Mais de 60% trabalhavam em alguma atividade (catador de papel ou latas, camelô, pedreiro e carregador, por exemplo) e contavam com a renda média mensal de R\$ 284. Essas pessoas, denominadas “excluídas do transporte”, segundo a pesquisa, seriam passageiros em potencial. Elas têm casa, mas não têm dinheiro para pagar passagens casa/trabalho/casa.

Estudos divulgados pelo Itrans (Instituto de Desenvolvimento e Informação em Transporte) e pelo Ipea (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada) indicaram que as classes D e E estavam deixando de usar os meios de transporte motorizados para andar a pé ou de bicicleta. Um estudo do Metrô apontou que na Grande São Paulo 36,6% das viagens já estão sendo feitas a pé pelas pessoas que não conseguem pagar as tarifas.

Verdadeiros bandidos dirigem o setor de transportes

Propinas. Corrupção. Assassinatos. O setor de transportes, essencial para a população como saúde, educação e moradia, é controlado por verdadeiras máfias em diversas cidades. Essas máfias financiam as campanhas eleitorais dos partidos burgueses (e do PT), e depois têm a conivência dos governos.

Alguns casos tornaram-se escândalo nacional. Um exemplo é a “máfia do transporte”, em São Paulo, cujos escândalos fizeram parte do noticiário durante meses em 2003.

Inúmeras empresas ficaram sob intervenção, entre elas Expresso América do Sul, Parelheiros, Santa Bárbara, Cidade Tiradentes e São Judas. Laudos policiais e da Promotoria de Justiça da Cidadania de São Paulo apontaram que o grupo de viagens do empresário Baltazar José de Sousa, que já chegou a ter 61 empresas de ônibus pelo país, devia R\$ 259.501.437 ao INSS (Instituto Nacional do Seguro Social). E, entre 1996 e 1997, duas de suas empresas enviaram US\$ 12 milhões (cerca de R\$ 36 milhões) ao exterior.

Diretores do Sindicato dos Motoristas de São Paulo foram acusados, indiciados e presos por recebimento de propinas de empresas de ônibus para realizar locautes (greve de patrões) pelo aumento de passagens. Também foram acusados de envolvimento em assassinato de pelo menos oito sindicalistas. Em 2000, o então presidente do Sindicato dos Motoristas de São Paulo, Edivaldo Santiago, foi acusado pelo assassinato do presidente do Sindicato dos Motoristas de Guarulhos, Maurício Alves Cordeiro.

Em 2003, quando estouraram os escândalos, a prefeita Marta Suplicy (PT) deveria ter aproveitado para estatizar o sistema de transporte, garantindo condições de locomoção à população de baixa renda. Entretanto, cedeu a máfia do empresariado e aumentou as tarifas para R\$ 1,70, reservando ainda R\$ 119

thunder bay  
 vancouver  
 victoria  
 windsor  
 winnipeg  
**estados unidos**  
 arizona  
 arkansas  
 atlanta  
 austin  
 baía de são francisco  
 baía de tampa  
 baltimore  
 binghamton  
 boston  
 búfalo  
 carolina do norte  
 charlottesville  
 chicago  
 cleveland  
 colorado  
 columbo  
 danbury, ct  
 estados unidos  
 filadélfia  
 hampton roads, va  
 havaí  
 houston  
 hudson mohawk  
 idaho  
 illinois, sul  
 ítaca  
 kansas city  
 los angeles  
 madison  
 maine  
 massachusetts, oeste  
 miami  
 michigan  
 milwaukee  
 mineápolis/st. paul  
 nova hampshire  
 nova iorque  
 nova jérsei  
 nova orleans  
 novo méxico  
 oklahoma  
 omaha  
 pittsburgh  
 portland  
 richmond  
 rochester  
 rogue valley  
 saint louis  
 san diego  
 santa bárbara  
 santa cruz, ca  
 são francisco  
 seattle  
 tallahassee  
 tennessee  
 texas, norte  
 urbana-champaign  
 utah  
 vermont  
 washington, dc  
 worcester

#### Ásia

burma  
 índia  
 jacarta (ins)  
 japão  
 manila (fil)  
 mumbai (ind)  
 quezon (fil)

#### Europa

alemanha  
 alicante (esp)  
 andorra  
 antuérpia (bel)  
 armênia  
 atenas (gre)  
 áustria  
 barcelona (esp)  
 bégica  
 belgrado (scg)  
 bielorrússia  
 bristol (ing)

milhões dos cofres municipais para subsidiar as empresas de ônibus e lotações.

Santo André: o assassinato do prefeito

O assassinato do ex-prefeito de Santo André, Celso Daniel, também envolveu a máfia de propinas e transporte na cidade.

Rosângela Gabrilli, sócia da Expresso Guarará, denunciou que sua empresa era obrigada a pagar mensalmente propina a pessoas ligadas à administração petista. Ronan Maria Pinto foi acusado de chefiar um esquema de propina, ao lado do empresário Sérgio Gomes da Silva (foto), do vereador Klinger Luiz de Oliveira Souza (PT) e outros. Sérgio está preso, acusado pela morte de Celso Daniel.

## >>Adicione um comentário

### Comentários

#### Pois é

Doug 24/07/2004 05:42

✉ [afrenes@hotmail.com](mailto:afrenes@hotmail.com)

Ah, e caso alguém pense no direito à ir e vir em nível nacional, pensem então nos preços absurdo que os monopólios de empresas de ônibus intermunicipais e estaduais cobram, isso quando não tem o monopólio que aí é baixaria. Então lembrem-se que foi demontado em todo Brasil o sistema de trens e caso haja pobre aqui, peça que seus avós contem como era deslocar-se de um estado ao outro, ou entre cidades e qual era o preço. Em São Paulo esse problema é gritante, ainda mais quando se pensa que alguma linhas ainda existem, mas só transportam cargas e o serviço de trombadinha que o Quêrcia fez vendendo através de empresas de amigos dormentes e trilhos de trens (mas nem pra privatizar a linha) aquilo foi um roubo chulo, e mais besta foi a população que achou que ia se modernizar o transporte através da privatização.

© Copyleft <http://www.midiaindependente.org>:

É livre a reprodução para fins não comerciais, desde que o autor e a fonte sejam citados e esta nota seja incluída.