

**UNESP – UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
FACULDADE DE CIÊNCIAS E LETRAS DE
ARARAQUARA**

O Transporte Público no Município de Araraquara: origem, crise e as
tramas da proposta de privatização da Companhia de Trólebus de
Araraquara – C.T.A.

Lucas Gustavo de Souza Ferreira

Araraquara

2015

**UNESP – UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
FACULDADE DE CIÊNCIAS E LETRAS DE
ARARAQUARA**

O Transporte Público no Município de Araraquara: origem, crise e as
tramas da proposta de privatização da Companhia de Trólebus de
Araraquara – C.T.A.

Lucas Gustavo de Souza Ferreira

Monografia apresentada ao
Departamento de Ciências
Econômicas da Faculdade de
Ciências e Letras da Universidade
Estadual Paulista, Campus de
Araraquara, como parte das
exigências para obtenção do título de
Bacharel em Ciências Econômicas
sob a orientação do Professor
Adilson Marques Gennari.

Araraquara

2015

**Dedico essa monografia a todos os trabalhadores da
Companhia Tróleibus de Araraquara.**

Agradecimentos

Aos amigos que tive a oportunidade de conviver durante a graduação na FCLar/UNESP – Araraquara (2011-2015). Não é possível citar todos, mas em especial: Raiza Araujo, Bruna Roccia, Bruno Gomes, Mariane Amaro, Augusto Paschoalino, Isabela Salvino, Marcelo Fugiwara, Luana Nassro, Matheus Victor, Layza Rocha, Murilo Panzuto, Thayna Lemos, Felipe Racosta, Renan Silva, Thayna Lemos, Marina Guimarães, Henrique Baião e Luiz Fernandes.

Aos meus queridos amigos: Marcos Samartine, Camila Ferraro, Rodrigo Alves, Nara Mariano, Stefano Zakia, Natasha Scavone, Juliana Fugiwara, Leon Ward, Bruna Pillo, Carla Lorenzi, Bruna Allatere, Mateus Marcellinus, Marcelo Antunes, Renata Nobre e Victor Caparica.

Aos companheiros: José Eduardo Oliveira, Pedro Esbin, Aline Schmidt, João Esteves, Lívia Valili, Marcelo Roldan, Talissa Generoso, Elaine Morais, Mateus Tobias, Rafaela Nogueira, Celio Peliciari, Dimitri Guandalim, Carlos Ferreira, Gilson Oliveira, Agenor Ramalho, Jacob Teubl e Douglas Belchior.

Ao CUCA. Pelas experiências maravilhosa.

Aos meus pais, pelo amor e apoio incondicional.

Ao professor Adilson Marques Gennari e a professora Silvia Beatriz Adoue pela orientação na execução desta monografia e por tantos ensinamentos.

RESUMO

Durante décadas a Companhia Tróleibus de Araraquara foi referência nacional em transporte público, mas nos últimos anos apresenta um processo de falência e sucateamento característicos dos processos privatizantes que ocorrem no mundo todo desde a ascensão do ideário neoliberal. Este trabalho está centrado na análise das finanças da CTA para investigar quais motivos levaram a empresa pública a chegar no atual cenário financeiro, quais os interesses que existem para privatizar uma empresa pública e quais as consequências da venda dessas empresas públicas para um país de capitalismo subalterno como o Brasil. Grande parte das cidades brasileiras vive um colapso urbano devido à falta de políticas públicas de transporte coletivo e incentivos volumosos para o transporte particular, desta forma, esse trabalho pretende contribuir no estudo da mobilidade urbana e apontar se a privatização é um caminho para melhorar a vida nas cidades.

Palavras-Chave: Companhia Tróleibus de Araraquara; privatização; neoliberalismo; capitalismo subalterno; transporte público.

ABSTRACT

For decades the Companhia Tróleibus de Araraquara was a national reference in public transportation, but in recent years it is in a process of bankruptcy and scrapping, characteristics of privatizing processes that has been occurring worldwide since the rise of neoliberal ideas. This monography is centered on the finance analysis of CTA to investigate what reasons led the public company to come in the current financial scenario, what are the interests that exist to privatize a public company and which consequences the sale of the of public companies have for a country of subordinate capitalism like Brazil. Most Brazilian cities are in an urban collapse due to the lack of public policies for public transportation and bulky incentives for private transportation. Furthermore, this monography aims to contribute for the study of urban mobility and point out if privatization is a way to improve life in the cities.

Keywords: Companhia Tróleibus de Araraquara; privatization; neoliberalism; subordinate capitalism; public transportation.

Lista de Fotografias

Figura 1 – Primeiro ônibus elétrico fabricado no Brasil e adquirido pela CTA	p. 32
Figura 2 – Crescimento urbano por especulação imobiliária	p. 36

Lista de Gráficos

Gráfico 1 – Número de passageiros, 1996 - 2008	p.34
Gráfico 2 – Receitas totais x Custos totais	p.49

Lista de Tabelas

Tabela 1 – Participação de produtos agrícolas no total exportado, 1924-1945	p.13
Tabela 2 – Distribuição setorial do PIB brasileiro, 1910-1950	p.14
Tabela 3 – Coeficientes de comércio exterior e relações de troca	p.16
Tabela 4 - Relatório 2013 do Programa Nacional de Desestatização	p.19
Tabela 5 – Número de habitantes de Araraquara de, 1940-1970	p.33
Tabela 6 – Total de passageiros transportados pela CTA, 2005-2015	p.40
Tabela 7 – Valor não arrecadado devido à queda de passageiros	p.41
Tabela 8 – Valores pagos a Paraty pelo fretamento estudantil	p.42
Tabela 9 – Déficit operacional do município de Araraquara	p.45
Tabela 10 – Restos a pagar do município de Araraquara	p.45
Tabela 11 - Déficit operacional do município de Rio Claro	p.45
Tabela 12 – Restos a pagar do município de Rio Claro	p.46
Tabela 13 - Déficit operacional do município de São Carlos	p.46
Tabela 14 – Restos a pagar do município de São Carlos	p.46
Tabela 15 – Resultado líquido dos exercícios	p.47
Tabela 16 – Total de custos e receitas	p.48
Tabela 17 – Pedágio de Bueno de Andrada	p.49
Tabela 18 – Terminal Rodoviário	p.49
Tabela 19 – Terminal de integração	p.50
Tabela 20 – Resultado líquido sem outras receitas	p.50

SUMÁRIO

Introdução.....	p. 9
Capítulo 1. Antecedentes históricos e base teórica para o processo de privatização.....	p. 12
1.1 Industrialização tardia e capitalismo subalterno brasileiro.....	p. 12
1.2 Neoliberalismo.....	p. 20
1.3 Consenso de Washington.....	p. 23
Capítulo 2. O transporte público no Município de Araraquara: a C.T.A.....	p. 28
2.1. A cidade: dos “Campos de Aracoara” à Cidade de Araraquara.....	p. 28
2.2 Urbanização - Década de 1950.....	p. 29
2.3 Companhia Troleibus de Araraquara.....	p. 32
Capítulo 3. Crise da C.T.A e a proposta de privatização.....	p. 39
3.1 Política Nacional de Transportes.....	p. 40
3.2 Fretamento Estudantil no município de Araraquara.....	p. 42
3.3 Dívida do município de Araraquara.....	p.44
3.4 Sistema de integração.....	p.47
Considerações Finais.....	p. 54
Referencias Bibliográficas.....	p. 56
Anexos.....	p. 57

Introdução

O direito de locomoção é fundamental porque se relaciona a outros direitos que são garantidos pela Declaração Universal dos Direitos Humanos de 1948 e pela Constituição brasileira de 1988. O direito ao transporte é considerado um direito-meio porque influencia os demais direitos, sendo importante para todos terem condições dignas de vida. Para uma pessoa ter acesso à rede de ensino, por exemplo, ela normalmente utilizará alguma forma de transporte. O mesmo vale para ir ao trabalho, ao hospital, acessar bens culturais, praticar esportes em áreas específicas e tantos outros direitos que necessitam de deslocamento para serem usufruídos.

Desta forma, o transporte público é um direito essencial. No Brasil, não só as políticas públicas relacionadas à urbanização são responsabilidade dos Governos Municipais, mas também a dinâmica de locomoção local. O Governo Municipal é o responsável central para gerir o sistema de transporte de maneira ambientalmente sustentável e economicamente eficiente. Todavia, o Governo Estadual e Federal não estão isentos desse dever e, podem auxiliar os governos municipais, principalmente nos casos de obras caras, as quais o município não tem condições de realizar sozinho.

Além disso, o transporte coletivo deve ter prioridade sobre o transporte individual, principalmente pelos inúmeros problemas socioambientais que o automóvel particular historicamente trouxe para as cidades. A prestação do serviço tem que pensar questões como o conforto, tempo e custo. Mas é inegável que o direito ao transporte é influenciado pelo modelo de ocupação do território (e também pela especulação imobiliária), que têm forte impacto em questões como segregação social e do uso dos espaços coletivos. Dessa forma, toda gestão pública deve levar em consideração o que fazer para interferir da melhor forma possível nos meios de locomoção e deslocamento da população.

Isso posto, o trabalho preocupa-se em investigar as evidências de que a Companhia Trólebus de Araraquara tem sofrido um processo de privatização nas últimas décadas – sugerido pelo contínuo sucateamento do serviço de transporte público na cidade e também pelo compartilhamento do serviço com uma empresa privada privilegiada em relação às rotas mais lucrativas – que se configura como uma manifestação das políticas neoliberais de caráter privatista no Brasil. Mostra-se interessante e, mais do que isso, potencialmente transformador, que se faça uma pesquisa local sobre as influências das

políticas de urbanização em relação ao transporte público na cidade, suas razões político-econômicas e suas consequências.

Capítulo 1

Antecedentes históricos e base teórica para o processo de privatização

Antes de analisar o declínio das finanças da Companhia Tróleibus de Araraquara se faz necessário uma breve retrospectiva da industrialização e de alguns aspectos estruturantes da economia e da sociedade brasileiras. Eles contribuem para desvendar os interesses no desmonte do Estado, os processos contraditórios que se sucederam no transporte municipal e compreender a complexidade das escolhas político-econômicas adotadas. É preciso considerar a particularidade da economia brasileira e o processo de industrialização, não para estudá-los em si, mas para avaliar o papel do Estado enquanto fomentador e estruturador do desenvolvimento e compreender os motivos que o levaram a optar pela constituição de autarquias ao longo de várias décadas. Por outro lado, já que a privatização é uma escolha político-econômica multifacetada e que não começou há pouco tempo, não se pode ignorar eventos históricos que marcaram os rumos da economia mundial exercendo influências globais.

1.1 Industrialização tardia e capitalismo subalterno brasileiro

Pelo menos até o final da década de 1920 o progresso da economia brasileira baseou-se na expansão do setor agrícola-exportador. Os principais produtos de exportação eram borracha, produzida na região amazônica; açúcar, algodão, fumo e cacau, no Norte e Nordeste; café, no Rio de Janeiro, Minas Gerais, Espírito Santo e São Paulo; mate, couros, peles e charque no Sul (Furtado, 1987). Contudo, posteriormente também foi a exportação do café fator relevante para a diversificação das atividades econômicas internas e até fonte de acumulação de capital para a industrialização. O crescimento da renda gerado pela venda internacional de café criou mercado para produtos manufaturados, ocorrendo então demanda para fabricar bens de consumo para esse mercado. A infraestrutura usada para o escoamento do café promoveu o desenvolvimento de um sistema de transporte, como a construção de estradas de ferro e fortalecimento do sistema portuário. E, ao requerer mais mão de obra acelerou o processo de transição da economia escravista para uma economia baseada no trabalho assalariado.

A conjuntura internacional e a instabilidade político-econômica da Primeira Guerra Mundial, Grande Depressão e da Segunda Guerra Mundial influíram no sentido do Brasil não poder contar com o comércio com os países do centro como motor do crescimento. A cafeicultura teve grandes perdas no comércio neste período, mas o café continuou sendo importante para a economia brasileira por muitas décadas (Tabela 1). Entretanto, o Brasil continuou a depender do exterior para a importação de máquinas e equipamentos para a chamada política de Substituição de Importações, principal política pública industrializante do Brasil até então.

TABELA Nº 1 - Participação de produtos agrícolas no total exportado, 1924-1945

PARTICIPAÇÃO DE PRODUTOS AGRÍCOLAS NO TOTAL EXPORTADO, 1924-1945(%)					
Períodos	Café	Cacau	Algodão	Couro e Peles	Outros
1924-1929	72,5	3,3	1,9	4,5	17,8
1930-1933	69,1	3,5	1,4	4,3	21,7
1934-1939	47,8	4,3	17,6	4,4	28,9
1940-1945	32,5	3,2	9,1	3,6	51,6

Fonte: Villela, A. e Suzigan, W. (1973, p70.) apud Ferreira, Jorge & Delgado, Lucilia (Org.) 2011.

A ditadura de Getúlio Vargas marca o início do nacional-desenvolvimentismo no Brasil com uma significativa mudança da relação entre Estado e indústria, com este tendo um papel mais ativo no desenvolvimento industrial. Apesar do grau de instabilidade da economia no período devido a conjuntura nacional e internacional, o governo procurou diminuir o predomínio do modelo agroexportador. Segundo Maria Antonieta P. Leopoldi (2011: 248), “tal projeto foi sendo construído em cima dos acontecimentos, respondendo aos desafios conjunturais, que não foram poucos, e às várias demandas econômicas e políticas, e só pode ser compreendido se visto de uma perspectiva histórica.”

Existe uma série de condições que impuseram ao Estado brasileiro enquanto país de capitalismo retardatário ser o principal instrumento de centralização financeira, coordenação dos grandes blocos de investimento (presentes pela iniciativa privada estrangeira em maior volume só a partir da década de 70), construtor da infraestrutura, produtor de matérias-primas e insumos básicos. Comparativamente, países latino-americanos como Argentina e México cujos Estados não conseguiram ter papel tão preponderante houve atrasos significativos na implementação do programa siderúrgico no primeiro caso e na indústria de bens de produção no segundo. Sobre a especificidade dos países *late-late-comers* José Serra resume:

“i) Tais países ingressaram na era industrial quando as bases técnicas e financeiras das atividades manufatureiras já eram relativamente complexas, implicando grandes dimensões de plantas e elevadas exigências tecnológicas.

ii) Paralelamente, a economia primária exportadora não engendrou mecanismos de centralização financeira privada capazes de oferecer sustentação à acumulação industrial nas condições acima mencionadas, afora o problema representado pela grande magnitude do volume de recursos a ser mobilizado em um estágio ainda incipiente de desenvolvimento das forças produtivas.

iii) Os grandes projetos industriais têm uma forte relação de interdependência, o que obrigava a que a sua implementação fosse feita de forma até certo ponto conjunta, em razão dos riscos de torná-los inviáveis devido aos problemas de capacidade ociosa e de balanço de pagamentos. A esta exigência acrescentaram-se ainda as necessidades de infraestrutura e de fornecimento de matérias primas básicas. SERRA, 1982, p.17

Durante o governo Vargas a indústria cresceu devido a medidas protecionistas, a taxas tarifárias e medidas cambiais que regulavam taxa de cambio e importações. Essas medidas permitiram resolver problemas do balanço de pagamento e indiretamente afetaram a indústria. A restrição de importação de máquinas para concorrer com as já instaladas no país bem como o fornecimento de crédito para as indústrias já instaladas também impulsionaram a indústria instalada. (Tabela 2)

TABELA Nº 2 - Distribuição setorial do PIB brasileiro, 1910-1950

DISTRIBUIÇÃO SETORIAL DO PIB BRASILEIRO, 1910-1950 (%)			
Ano	Agricultura	Indústria	Serviços*
1910	35,8	14,0	50,2
1920	32,0	17,1	50,9
1930	30,6	16,5	52,9
1940	25,0	20,8	54,2
1950	24,3	24,1	51,6

*Inclui o governo

Fonte: Leopoldi, Maria. 2011, p. 251. Apud, Ferreira, Jorge & Delgado, Lucilia (Org.) 2011.

É relevante notar no quadro acima que a participação do Estado na área de serviços compõem mais de cinquenta por cento do PIB por mais de cinco décadas. Sem a intervenção do governo não seria possível reverter a condição agrária de exportação com baixo valor agregado e transitar para um comércio internacional menos oneroso para o balanço de pagamentos nacional devido a deterioração dos termos de troca.

Neste momento histórico, internacionalmente já existem diversas firmas que estão em um patamar superior de organização e desenvolvimento, com monopólios ou oligopólios em vários setores. Para tentar alavancar a posição competitiva e a inserção do Brasil no capitalismo globalizado seria necessário investimentos na estrutura produtiva volumosos e eles não vieram da iniciativa privada nacional ou internacional, mas do Estado. É relevante apontar que pela própria dinâmica do capitalismo isso não ocorreu porque estes investimentos (principalmente os de infraestrutura) teriam retornos de longo prazo e não tinham a remuneração esperada.

A proposta de Euvaldo Lodi foi aprovada no CFCE, mas não apareceram projetos de instalação de refinarias. Eram grandes as dificuldades para obter recursos para a montagem do empreendimento levando-se em conta o seu alto custo e o fato de os equipamentos terem de ser comprados no exterior. Além disso, era necessário haver suprimento estável de petróleo por uma companhia e os grandes grupos estrangeiros ligados ao petróleo não queriam concorrência no país. LEOPOLDI, 2011, p.253

Coube ao Estado a tarefa de gerar encadeamento produtivo e começar a articular a indústria heterogênea. A industrialização pesada com fomento do Estado veio em diversos setores através da produção de petróleo, ferro, aço e energia hidrelétrica. O aumento da produção siderúrgica permitiu o crescimento de novos setores: além da metalurgia (que se expande), crescem as indústrias de bens de capital, equipamento e transporte, alimentos, produtos químicos e farmacêuticos. Como afirma Leopoldi:

Se de um lado o setor privado já constituía um incipiente mercado de empresas siderúrgicas, de outro os militares continuavam a sonhar com uma grande usina siderúrgica estatal, capaz de sustentar um processo acelerado de industrialização em curso. A construção civil, naval, as ferrovias, as indústrias metalúrgicas demandavam aço em proporções ainda não produzidas no país. Pressionado cada vez mais pelos militares para avançar na política siderúrgica, Vargas buscou recursos no mercado externo para a construção de uma grande usina siderúrgica. Empresas alemãs e americanas foram convidadas a vir ao país explorar e industrializar o minério de ferro e um acordo com a siderúrgica US Steel quase foi fechado, mas a empresa americana desistiu na última hora, para decepção de Vargas e dos envolvidos com a política de siderurgia. Enquanto retomava contato com o governo dos Estados Unidos, Vargas criou em 1940 a Comissão Executiva do Plano Siderúrgico, encarregada de fazer os estudos e de criar uma companhia nacional de siderurgia. LEOPOLDI, 2011, p. 257

No início do governo Vargas, a capacidade de oferta de energia elétrica era insuficiente para a sociedade da época, que estava se urbanizando e se industrializando

rapidamente. O principal meio de geração de energia advinha até então dos combustíveis sólidos (como lenha e bagaço de cana). Posteriormente, como a prerrogativa para exploração de serviços de eletricidade foi dada para os estados ou municípios, a relação entre a União e as companhias privadas passa a ser de confronto permanente. A crise de 1929 trouxe uma grande desvalorização da moeda, e com isso houve a necessidade de impedir que as concessionárias privadas de serviços aumentassem as tarifas para manter os lucros e dividendos em níveis exorbitantes.

O governo de Juscelino Kubitschek impulsiona sobre o Plano de Metas a industrialização baseada no tripé formado pelo Estado, capital nacional, capital estrangeiro e, com isso, aprofunda a relação de dependência externa. Neste momento, há um salto nos manufaturados “pesados” de bens de produção e consumo duráveis.

TABELA Nº 3 - Coeficientes de comércio exterior e relações de troca

COEFICIENTES DE COMÉRCIO EXTERIOR E RELAÇÕES DE TROCA							
Ano	Exportação PIB	Importação PIB	Relações de troca (1963 = 100)	Ano	Exportação PIB	Importação PIB	Relações de troca (1963 = 100)
1947	14,8	13,7	99	1964	5,2	4,6	115
1948	14,4	11,4	94	1965	6,1	4	108
1949	13	10,4	89	1966	6,7	5,1	101
1950	9,9	11,1	156	1967	6,4	5,4	97
1951	10,1	16,2	161	1968	6,3	6,2	99
1952	7,8	14,3	145	1969	6,8	6,2	105
1953	8,4	9,5	152	1970	6,6	6,9	115
1954	6,7	10,7	175	1971	6,4	7,5	105
1955	7,2	7,5	130	1972	6,7	8,1	114
1956	7,5	7,1	129	1973	6,7	8,6	124
1957	6,4	8,3	141	1974	6,6	10,5	102
1958	5,7	7,4	138	1975	6,9	9,4	98
1959	6,8	7,6	119	1976	6,4	8,6	110
1960	6,1	7,1	116	1977	6,1	7,6	130
1961	6,1	6,2	113	1978	6,5	7,5	112
1962	7,6	5,8	100	1979	6,7	7,6	101
1963	6,2	5,7	100	1980	7,6	7	83,6

(Fonte: SERRA, 1982, p.10)

Esse período é marcado pelas empresas transnacionais principalmente no setor automobilístico e de componentes. É possível notar (Tabela nº 3) fortes desequilíbrios no balanço de pagamentos que seguem durante muitas décadas. Entretanto, a partir de 1958,

essas empresas transnacionais passam a remeter lucros para o exterior, além de pagar pelo uso de marcas e patentes (royalties) e importar maquinaria. Como demonstra José Serra:

No que se refere ao balanço de pagamentos, fortes desequilíbrios passaram a afetá-lo desde fins dos anos 50, como reflexo de: (a) o novo ciclo de deterioração das relações de troca iniciado em 1958, fator determinante da acumulação de saldos comerciais negativos a partir dessa época; (b) o crescimento dos “serviços” do capital estrangeiro a partir de 1957, como consequência dos investimentos e empréstimos externos acumulados desde o início da década. (c) o curto período de maturação dos empréstimos, contrapartida das condições então prevalentes no mercado internacional de capitais bem como da hostilidade das agências de crédito como o Fundo Monetário Internacional, o Banco Mundial, e as instituições de financiamento oficiais e para-oficiais norte-americanas para com a política de industrialização *tout court* do período, com seus aspectos de protecionismo, controle seletivo de importação e déficit fiscal. SERRA, 1982, p.26

No que se refere à participação do Estado, são notórias a ampliação da Companhia Siderúrgica Nacional, a criação de três outras companhias produtoras de aço, a expansão da Petrobras e do setor estatal de produção de energia elétrica com a estatal Eletrobrás. Entre 1949 e 1959, a formação bruta de capital fixo das empresas com participação do governo federal quadruplicou como proporção do PIB. O investimento governamental total aumentou entre 1956 e 1962 a uma taxa de aproximada de quinze por cento ao ano em termo reais (José Serra, 1982).

O resultado principal dessa nova conjuntura do governo Juscelino foi a minimização do empresariado nacional, que passou a ser secundário, muitas vezes como sócio de menor importância das grandes empresas transnacionais. Isso significa que os centros de decisões sobre a política industrial em grande medida se encontravam fora do país.

O golpe militar de 1964 foi deflagrado logo depois do anúncio de reformas pelo presidente João Goulart que incluíam a nacionalização de refinarias particulares e desapropriação de grandes extensões de terra. Os militares se utilizaram de uma política declarada de endividamento. De 1964 a 1985, a dívida sobe de US\$3,3 bilhões para US\$105 bilhões.

O chamado “Milagre Econômico” que ocorreu de 1969 a 1974 contou com apoio dos empresários industriais e outros setores da sociedade. Neste período, os militares

aumentaram os incentivos para captação de capitais internacionais, entretanto, a relação entre Investimento Direto Externo e empréstimos era muito deficitária para o Brasil.

O volume de capitais disponíveis no mercado internacional fez com que vários países latino-americanos buscassem empréstimos sob o regime de juros flutuantes que inicialmente ofereciam baixas taxas para terminar de instalar o parque industrial de seus países. Nos anos 70, a crise do petróleo alterou drasticamente a taxa de juros internacional e fez com que por um lado, a dívida crescesse em níveis alarmantes e por outro, diminuísse as exportações.

A partir daí são feitas várias negociações almejando novos empréstimos e tentativas de rolar a dívida. Mas o terreno para as privatizações é criado e o discurso privatista legitimado. Conforme demonstra Monica Picollo Almeida:

Ao analisar as distintas diretrizes da política econômica brasileira entre 1964 e 1989 tem-se como objetivo central demonstrar que o quadro de crise das empresas estatais nos anos noventa foi lentamente construído a partir das diretrizes emanadas das principais agências responsáveis pela elaboração e introdução da política econômica nessas três décadas e meia. Através da ação de seus agentes condutores, optaram por encaminhar a política econômica brasileira em função dos interesses de classe ou de fração de classe que representavam. Tais agentes, no controle do Estado Restrito, conduziram a política econômica e foram os responsáveis pela construção do quadro de intensa crise da “década perdida” que se encaixou perfeitamente no discurso privatista e a ela forneceu seus principais argumentos. ALMEIDA, 2010, p.121

O processo de privatização no Brasil, embora só tenha ganhado força no governo Collor, tem sua origem no início dos anos 80, com a criação em 1981 da Comissão Especial de Desestatização. Em 1988, no governo Sarney, o Programa Nacional de Desestatização (PND) amplia o escopo das privatizações com a transferência do controle estatal através de leilão em bolsa e a possibilidade de pagamento a prazo, com financiamento do BNDS (Silvia Paiva).

Conforme o quadro 4 abaixo, desde 1990 até 2013 foram privatizadas 73 estatais brasileiras em diversos setores. O montante pago foi de aproximadamente 40 milhões de dólares para a transferência dessas empresas públicas para a iniciativa privada. Esses valores não consideram as privatizações recém acontecidas nas áreas de hidrelétricas, linhas de transmissão, rodovias e aeroportos.

TABELA Nº 4 - Relatório 2013 do Programa Nacional de Desestatização

US\$ milhões

Setores	Número de desestatizações	Receita de venda	Dívida transferida	Resultado total
Siderurgia	8	5.561,50	2.626,30	8.187,80
Petroquímica	27	2.698,50	1.002,70	3.701,20
Fertilizantes	5	418,20	75,30	493,50
Energia elétrica	3	3.908,20	1.669,90	5.578,10
Ferrovário	7	1.696,90	0,00	1.696,90
Mineração	2	5.201,80	3.558,80	8.760,60
Portuário	7	420,80	0,00	420,80
Financeiro	6	4.515,10	0,00	4.515,10
Petróleo e gás	1	4.840,30	0,00	4.840,30
Outros	7	623,89	268,40	892,29
Subtotal		29.885,19	9.201,40	39.086,59
Decreto 1.068		1.169,99	0,00	1.169,99
Total	73	31.055,18	9.201,40	40.256,58

O quadro acima não contempla o resultado referente à outorga de concessões de aproveitamentos hidrelétricos, linhas de transmissão, rodovias federais e aeroportos.

(Fonte: Relatório 2013, Programa Nacional de Desestatização, https://web.bndes.gov.br/bib/jspui/bitstream/1408/4463/1/Relat%C3%B3rio%20PND%202013_vers%C3%A3o%20definitiva_P.pdf)

1.2 Neoliberalismo

Diferentemente do liberalismo clássico, o neoliberalismo foi originado depois da II Guerra Mundial na Europa e América do Norte, regiões do mundo onde o capitalismo se instalou precocemente e, por isso, colocou tais países em situação diferenciada em relação ao resto do mundo. Tal teoria se estruturou como reação ao Estado intervencionista e de bem-estar social em vários aspectos: social, política e economicamente. A principal obra que marca o início dessa escola de pensamento é de Friedrich Hayek chamada “O Caminho da Servidão” escrita em 1944 (Anderson, 2000).

Em 1947, na Suíça, forma-se a Sociedade de Mont Pèlerin composta por Milton Friedman, Ludwig Von Mises, Karl Popper, entre outros, cujo propósito era combater o Estado de bem-estar e o *New Deal* estadunidense – ou seja, a intervenção do Estado na economia. O objetivo central das reuniões bianuais era formular as bases de um outro capitalismo, mais duro e livre de regulamentações.

Durante a década de 1950 e 1960, o chamado capitalismo avançado vive o período de maior crescimento da história que ficou conhecido como a “fase de ouro” decorrente do impulso pós II Guerra Mundial em que vários países precisavam reconstruir sua infraestrutura e o sistema produtivo destruídos pela guerra. Desta forma, o ideário neoliberal não tem tanta força e fica circunscrito aos limites do mundo acadêmico por quase três décadas.

Com a crise mundial de 1973, o mundo globalizado amarga uma longa e profunda recessão – incluindo os países desenvolvidos – combinando, pela primeira vez, algo extremamente significativo: baixas taxas de crescimento econômico com elevadas taxas de inflação. Nesse momento, as ideias dessa corrente ganham força e o combate ao Estado intervencionista e ao Estado de bem-estar social ficam mais fáceis devido a conjuntura. Como sintetizado por Perry Anderson:

As raízes da crise, afirmavam Hayek e seus companheiros, estavam localizados no poder excessivo e nefasto dos sindicatos e, de maneira mais geral, do movimento operário, que havia corroído as bases de acumulação capitalista com suas pressões reivindicativas sobre os salários e com sua pressão parasitária para que o Estado aumentasse cada vez mais os gastos sociais. Esses dois processos destruíram os níveis necessários de lucros das empresas e desencadearam processos inflacionários que não podiam deixar de terminar numa crise generalizada das economias de mercado. O remédio, então, era claro: manter um Estado forte, sim, em sua capacidade de romper o poder dos sindicatos e no controle do dinheiro, mas parco em todos os gastos sociais e nas intervenções econômicas. ANDERSON, 1995, p.10

A hegemonia deste pensamento demorou algum tempo até se difundir pelo mundo. Na década de 70 a Europa ainda usava do repertório keynesiano para dinamizar as economias com políticas anticíclicas e de redistribuição de renda. Entretanto, em 1979 é eleita Margaret Thatcher na Inglaterra e, em 1980, Ronald Reagan nos Estados Unidos, ambos empenhados em aplicar as medidas neoliberais nas economias de seus respectivos países, algo que se sucedeu em diversos países pelo mundo.

Segundo esse receituário, os governos deveriam adotar políticas econômicas cuja meta central estivesse na estabilidade monetária. Para isso, era necessário disciplina orçamentária e reformas fiscais com redução de impostos sobre os rendimentos mais altos e sobre a renda. Eles argumentavam que a desigualdade social era valor imprescindível, o que facilitava a defesa dos cortes em políticas sociais para atingir a meta suprema de

acumulação normal no livre mercado. Para Perry Anderson o modelo inglês é representativo:

O que fizeram, na prática, os governos neoliberais deste período? O modelo inglês foi, ao mesmo tempo, o pioneiro e o mais puro. Os governos Thatcher contraíram a emissão monetária, elevaram as taxas de juros, baixaram drasticamente os impostos sobre os rendimentos altos, aboliram controles sobre os fluxos financeiros, criaram níveis de desemprego massivos, aplastaram greves, impuseram uma nova legislação anti-sindical e cortaram gastos sociais. E finalmente – esta foi uma medida surpreendentemente tardia –, se lançaram num amplo programa de privatização, começando por habitação pública e passando em seguida a indústrias básicas como o aço, a eletricidade, o petróleo, o gás e a água. Esse pacote de medidas é o mais sistemático e ambicioso de todas as experiências neoliberais em países de capitalismo avançado. *ANDERSON, 1995, p.12*

Como nos Estados Unidos não havia Estado de bem-estar social, a corrente nacional neoliberal através da guerra fria priorizou a destruição da União Soviética. Em termos de política econômica, a meta de redução da inflação foi atingida: condição esta para a recuperação dos níveis de lucratividade. Perry Anderson (2000, p. 15) afirma sobre isso que “Se, nos anos 70, a taxa de lucro das indústrias nos países da OCDE caiu em cerca de 4,2% nos anos 80 aumentou 4,7%. Essa recuperação foi ainda mais impressionante na Europa Ocidental como um todo, de 5.4 pontos negativos para 5.3 pontos positivos”.

Porém, a despeito de todas as medidas como o aumento do desemprego, aumento das taxas de lucratividade, das desigualdades sociais, redução dos impostos para as parcelas mais ricas tomadas mundialmente, a volta do crescimento pujante do capitalismo avançado mundial não aconteceu. Comparativamente as décadas de 50 e 60, as décadas de 70 e 80 apresentam um crescimento muito baixo nos países da OCDE. A desregulamentação financeira criou terreno para inversão especulativa ao invés de investimento produtivo. Além disso, os gastos sociais com o desemprego custaram bilhões ao Estado.

Na América latina, apesar de ser a terceira grande área de experimentações neoliberais, o Chile foi referência e laboratório para Thatcher, na Inglaterra e outros governos por ser pioneiro no neoliberalismo sobre uma das piores ditaduras militares do mundo. Algo que para Perry Anderson não é nada contraditório:

O neoliberalismo chileno, bem entendido, pressupunha a abolição da democracia e a instalação de uma das mais cruéis ditaduras militares do pós-guerra. Mas a democracia em si mesma – como explicava incansavelmente Hayek – jamais havia sido um valor central do neoliberalismo. ANDERSON, 1995, p.19

1.3 Consenso de Washington

Em novembro de 1989 aconteceu em Washington uma conferência com representantes dos Estados Unidos, FMI (Fundo Monetário Internacional), Banco Mundial e BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento), convocada pelo *Institute for International Economics* sob o título “*Latin American Adjustment: How Much Has Happened?*”. Ainda que com caráter acadêmico e não deliberativo, a partir dessa reunião foi possível coordenar uma série de ações por parte de entidades com decisivo papel na aplicação das reformas neoliberais. Apesar do caráter informal do encontro, justamente por essa roupagem acadêmica foi garantida uma importância maior que a de muitas reuniões oficiais no âmbito dos fóruns multilaterais regionais (Batista, 1994).

No contexto de crise no balanço de pagamentos e endividamento externo elevado, a condição para conceder cooperação financeira externa (bilateral ou multilateral) através dos organismos internacionais era que os países latino-americanos deveriam acatar as propostas neoliberais que o governo estadunidense indiretamente recomendava. Essas propostas já eram propagandeadas com enormes recursos humanos e financeiros, a partir do começo da Administração Reagan, em 1981.

O diagnóstico era de que a grave crise econômica que a América Latina passava não possuía causas externas (alta dos preços do petróleo, alta das taxas de juros internacionais, deterioração dos termos de troca) contrariamente, portanto, ao diagnóstico e estudo realizado pela CEPAL (Comissão Econômica para a América Latina e Caribe) ao longo de décadas. As causas, de acordo com o ideário neoliberal, eram exclusivamente internas: políticas nacionalistas equivocadas e formas autoritárias de governos.

Devido ao contexto de derrota da União Soviética impulsionada pela Guerra Fria, vitória do bloco neoliberal estadunidense e vantagens imediatas que setores latino empresariais esperavam ganhar com a proposta neoliberal na área da reforma tributária, não foi possível sequer um debate para América Latina do modelo de capitalismo com um pouco de regulamentações.

O marketing foi tão eficiente que aos poucos a capacidade nacional de decisão foi sendo colocada de lado. A ideia desse projeto era associar esse conjunto de ideias a modernidade para que as mudanças não só fossem requisitadas pela população, como também soassem como naturais. Assim como demonstra nesse trecho Paulo Nogueira Batista:

Passou-se a admitir abertamente e sem nuances a tese da falência do Estado, visto como incapaz de formular política macroeconômica, e à conveniência de se transferir essa grave responsabilidade a organismos internacionais, tidos por definição como agentes independentes e desinteressados aos quais tínhamos o direito de recorrer como sócios. Não se discutia mais apenas, por conseguinte, se o Estado devia ou podia ser empresário. Se podia, ou devia, monopolizar atividades estratégicas. Passou-se simplesmente a admitir como premissa que o Estado não estaria mais em condições de exercer um atributo essencial da soberania, o de fazer política monetária e fiscal. BATISTA, 1994, p.9

O Consenso de Washington não só trouxe uma visão economicista dos problemas societários - como se a esfera econômica fosse a mais importante - como também subjugou todas as outras esferas da vida. É fundamental notar que não se tratou de questões sociais como educação, saúde, distribuição da renda e eliminação da pobreza, porque essas eram consideradas questões secundárias e, segundo esses teóricos, resultantes do processo de liberalização econômica.

A partir dos anos 70, os desequilíbrios no balanço de pagamentos dos países da América Latina foram financiados com o endividamento externo. A aposta nesse modelo de crescimento foi baseada na crença em alguns fatores como: na solidez da ordem econômica internacional, na estabilidade do dólar e das taxas de juros.

Entretanto, com a decisão do FED (*Federal Reserve System*) de elevar as taxas de juros sobre o dólar para combater a inflação nos Estados Unidos, a dívida dos países latino-americanos aumentou muito. Além disso, a política fiscal frouxa do governo norte-americano contribuiu para haver a necessidade de aumentar a taxa internacional de juros. Como a dívida externa era baseada em taxas de juros flutuantes, o montante total da dívida ficou ainda mais caro.

O serviço da dívida externa chegou a utilizar mais de 80% das receitas oriundas da exportação dos países da América Latina. Tal situação possibilitou a recomendação de programas de ajuste recessivo recomendados e supervisionados pelo FMI. Para se ter dimensão do que foi exigido Paulo Nogueira Batista faz uma comparação bastante elucidativa:

“Os princípios aplicados nos anos 20 à dívida interaliada seriam estendidos pelos europeus às próprias reparações de guerra devidas pela Alemanha. Em decorrência, o sacrifício exigido daquele país foi, escandalosamente, bem menor que o imposto aos países latino-americanos nos anos 80. Enquanto o serviço da dívida renegociada desses países chegou a alcançar mais de 45% da receita de exportação de bens e serviços, a Alemanha nunca pagou, a título de reparações, mais de 18% do valor de suas exportações. Enquanto a América Latina se transformaria, na década de 80, em exportadora líquida de recursos à média anual de 5% do PIB, a Alemanha, graças a empréstimos e investimentos norte-americanos, passaria a contar, na última metade da década de 20, com fluxo positivo nas suas transações financeiras externas. Como assinalaria, com mordacidade, título de recente livro de Stephen Schuker sobre a matéria, tudo se teria passado, na prática, como se os Estados Unidos houvessem pago "reparações de guerra" à Alemanha.”

(BATISTA, 1994, p.15)

As propostas do Consenso de Washington se concentraram em 10 grandes áreas: 1. Disciplina fiscal; 2. Priorização dos gastos públicos; 3. Reforma tributária; 4. Liberalização financeira; 5. Regime cambial; 6. Liberalização comercial; 7. Investimento direto estrangeiro; 8. Privatização; 9. Desregulação; e 10. Propriedade intelectual. Com dois objetivos centrais: redução significativa do Estado e máximo de abertura da economia à importação de bens, serviços e à entrada de capitais.

Essas medidas defendidas não só ferem a pequena autonomia político-econômica que ainda resta para os países latino-americanos frente ao cenário imperialista e de dominação capitalista crescentes no processo de globalização e evolução do capital; quanto constituem uma proposta demagoga dos países desenvolvidos que não seguem tais políticas, principalmente no que tange alguns setores e serviços estratégicos da

sociedade que nunca se transformaram em mercadoria e portanto, nunca passaram para as mãos da iniciativa privada. Como exemplificado por Paulo Nogueira Batista:

No Primeiro Mundo, o crescimento econômico mostra-se ao longo de toda a história da Revolução Industrial, perfeitamente compatível com o aumento da presença do Estado, como regulador, planejador e empresário. Essa intervenção tornou-se mesmo indispensável para fazer frente à grande depressão dos anos 30. Nesses países, citados como exemplo de liberalização, as estatísticas claramente indicam que as despesas do setor público cresceram de maneira sistemática. Nos EUA, por exemplo, passaram de menos de 10% no início deste século para 37% em 1980. Nos últimos 20 anos, nos países industrializados de economia de mercado em seu conjunto, esses gastos se elevariam de 31% para 40%, atingindo na Europa ocidental a média de 45%, mais do dobro da que se registra na América Latina. Cresceriam na Inglaterra de Mrs. Thatcher e nos EUA de Ronald Reagan, os paladinos da redução do tamanho do Estado. Muitos mantêm, como é o caso da Alemanha, não só o monopólio estatal em setores tradicionais como ferrovias mas também em área de ponta como telecomunicações. E promovem ativamente, em associação, projetos privados como o da construção de aviões, o já conhecido "Air Bus", não obstante as pressões em contrário dos Estados Unidos. BATISTA, 1994, p.19

A privatização dentro do contexto de crise cumpre dois objetivos centrais: por um lado, serve para objetivos fiscais de curto prazo, ou seja, ajustar as contas do governo com recursos não inflacionários e não tributários; e por outro lado, oferece ao setor privado oportunidade de fazer negócios e lucrar privadamente com o patrimônio público. A privatização tem o propósito de enfraquecer o Estado à medida que impossibilita o suprimento de insumos básicos (energia e telecomunicações, por exemplo) para a economia mas também impede o setor público de fazer política industrial. Algo que a CEPAL sempre considerou fundamental para a autonomia da América Latina frente o cenário de deterioração dos termos de troca na relação desigual entre periferia e centro.

O argumento aparentemente desinteressado utilizado por aqueles que defendem a privatização sempre toca na questão da eficiência, como se a iniciativa privada por essência oferecesse serviços melhores e o Estado piores. Além de inverídico já que pela própria natureza da firma a tendência é sempre de aumento dos preços e redução de

custos, o que implica em piora constante na qualidade dos serviços; esse debate ignora um elemento histórico muito importante da história da economia brasileira:

A crítica à pouca eficiência dos monopólios estatais não leva em consideração que a gestão dessas empresas foi sacrificada, em grande parte, pela contenção dos preços públicos em função de um equivocado combate à inflação que se acabou refletindo no desequilíbrio do próprio orçamento do governo. BATISTA, 1994, p. 21

CAPÍTULO 2

O transporte público no Município de Araraquara: a C.T.A

2.1. A cidade: dos “Campos de Aracoara” à Cidade de Araraquara

A fim de proporcionar um cenário econômico e social da região estudada, serão considerados neste capítulo os percursos pelos quais Araraquara passou em relação à política de transportes desde a fundação da cidade – as escolhas que foram ou não tomadas pela Prefeitura e as consequências decorrentes delas. Dessa forma será possível partir de um histórico da empresa de transportes da cidade – a Companhia Troleibus de Araraquara - para compreender as dinâmicas que culminaram em uma crise política que tem afetado os rumos da empresa até hoje. Além disso, será abordada nesse capítulo a relação entre os habitantes da cidade e a prestação dos serviços da CTA, visto que a infraestrutura afeta a circulação das pessoas muitas vezes as impedindo de garantir direitos, o que por esse motivo torna o acesso ao transporte um direito-meio.

Segundo Rodolpho Telarolli em seu livro *Para uma história de Araraquara (1900-2000)*, a cidade foi fundada por volta de 1790 pelo mineiro Pedro José Neto, primeiro homem branco a se fixar no território conhecido como “campos de Aracoara”, que posteriormente formaria um povoado. Posseiro, Pedro José Neto iniciou a ocupação das sesmarias inaugurando roças e criando gado. Como o povoado não tinha o status de Freguesia (titulação que precede a de comarca) e na época os poderes da Igreja e do Estado não operavam separadamente, surgiu a necessidade de um pedido para que a cidade se tornasse um município, já que só nesse caso seria designado um padre para o povoado:

Diziam, em 1816, que estavam sem os benefícios religiosos, pois o lugar não tinha padre, ficando assim todos no abandono. Isso porque, quando fosse criada a freguesia, seria designado um padre para o povoado. Junto com o pedido surgiu um atestado do vigário da Vila de Constituição, nome que então tinha Piracicaba, informando que a população tinha grande dificuldade de ir à Matriz (de Constituição), tendo que percorrer 5 a 10 léguas (cada légua equivale a 6.600 metros), atravessando dois rios caudalosos, serra e muito mato. Afirmavam que ainda seria vantajosa a criação da freguesia, pois com isso haveria a arrecadação de dízimos em favor da igreja e do governo. TELAROLLI, 2003, p.25

O pedido foi então enviado ao bispo de São Paulo por Nicolau de Campos Vergueiro (português dono de sesmarias do local e de Constituição), datado de 22 de Agosto de 1817 e assinado por 18 posseiros. O documento oficializou os “Campos de

Aracoara” como *Freguesia de São Bento de Araraquara*, tornando-se, mais tarde em 1832, uma Vila autônoma da Vila de Constituição, com uma administração local própria cujos vereadores eram quase sempre fazendeiros, e em 1889, finalmente uma Cidade.

2.2 Urbanização - Década de 1950

A principal atividade econômica de Araraquara até mesmo depois da década de 1930 ainda era a cafeeira, apesar da boa expressividade da produção têxtil a partir da instalação da fábrica da Lupo em 1921. A produção agrícola exigia uma indústria mais sofisticada, já que os produtos como café, cana e frutas cítricas eram na sua maior parte vendidos ao exterior do país: “São formas de economia agrícola estreitamente associadas a modernos processos de industrialização. Em outras palavras, trata-se da agroindústria ou de uma economia agroindustrial” (TELAROLLI, p.199).

A industrialização mecanizou as colheitas e marcou a passagem do rural para o urbano, esvaziando as fazendas e provocando o crescimento populacional na zona urbana. Ao mesmo tempo, é nessa segunda metade do século XX que a crise do petróleo tem efeito sobre a produção do álcool, que é incentivada pelo governo, por meio do “Proálcool” em 1970. As plantações de cana exigiam trabalho sazonal, o que possibilitou a migração de trabalhadores do Nordeste e também de Minas Gerais, que se instalavam na cidade de Maio a Novembro, quando terminava a safra: “Os recursos gerados pelos tributos que ficam no município permitiram a rápida industrialização. Tais recursos têm permitido a organização municipal de serviços de saúde e educação, que atendem esses novos moradores” (TELAROLLI, p.200).

O transporte do café era feito por meio de ferrovias desde que a cidade recebeu os primeiros trilhos da Companhia Paulista de Estradas de Ferro em Janeiro de 1885, solucionando parte do problema do isolamento da cidade em relação às cidades próximas. Entretanto, a ferrovia pouco a pouco mudou a demografia da cidade com o crescimento da Vila Xavier (povoado acima dos trilhos), e as taxas e gastos necessários para a manutenção dos trilhos e para a construção do viaduto que os atravessa aumentavam. As despesas com o transporte também contemplavam as obras de calçamento em um período de transição entre o transporte de tração animal e o movido à gasolina, que podem marcar o início da urbanização na cidade:

Na prestação de contas do diretor de obras públicas desse ano de 1913, há curiosas expressões sobre as despesas: “viagem de um caminhão e de

trolly do pessoal e também comedorias”, que revela já a convivência entre os dois meios de transporte, um que começava a desaparecer, o veículo movido pela força animal e o outro pelo motor a gasolina. O exame da receita demonstra que, em todo o período, os poucos recursos municipais provinham principalmente de três tributos: de um total de 442 contos, 2/3 eram arrecadados com a cobrança de três tributos. Primeiro, o imposto de indústrias e profissões, num total de 164 contos. Depois, vinham o imposto de café e cana, somando 29 contos. TELAROLLI, 2003, p. 155

A divisão da cidade pela ferrovia ocasionou dificuldades geográficas relacionadas à infraestrutura, pois se a quantidade de trens aumentava, na mesma medida também crescia a necessidade de comunicar a Vila Xavier com o centro da cidade. A passagem de pessoas e produtos através dos trilhos contava com porteiros que se abriam entre a passagem dos vagões de trem, cuja frequência aumentara. Além disso, a dificuldade de transitar levava os moradores da Vila a atravessar os trilhos sem segurança, outra razão para o viaduto (Leonardo Barbieri) que interliga as duas partes da cidade ter sido construído, ainda que tardiamente, em 1960, com apoio da União. Mais tarde, em razão do transporte de produtos, outras passagens foram construídas.

O êxodo rural provocado pela urbanização e pelo declínio da cafeicultura na década de 1940 fez com que a Prefeitura beneficiasse indústrias de algodão e café que se instalassem na região, fazendo da Vila Xavier um bairro industrial. Ao mesmo tempo, alternativas ao transporte estavam sendo desenvolvidas, como por exemplo, o automóvel particular de aluguel utilizado pela classe média, mais acessível do que automóveis particulares mas que também marcavam *status* social, constituindo um privilégio em relação aos camponeses e operários da cidade:

O número relativamente grande de carros de aluguel, “os carros de praça” ou táxis, tinham uma importante função social, serviam à classe média em inúmeras circunstâncias, como as festas de casamento, batizados, solenidades em igrejas e apresentações teatrais, além de outras. Chegar de “carro de aluguel” não era o mesmo que chegar no automóvel próprio, já que a cidade inteira sabia quem os possuía. O uso do táxi remediava a situação de ostentação. Os principais pontos eram na Estação Ferroviária e na Matriz de São Bento. TELAROLLI, 2003, p.183

O transporte de pessoas confere a elas a possibilidade de acessar os demais direitos que possuem, como o direito à educação e à cultura. O processo de urbanização em Araraquara, por essa razão, modelou a cidade em razão de sua industrialização, criando bairros indústrias periféricos que servem aos interesses comerciais dos empreendedores, industriais e governantes da cidade, enquanto por outro lado cria demandas sociais de

uma parcela da população que é expropriada de seu direito de acessar o serviço público de transportes. Dessa forma é possível inferir que a circulação de pessoas na cidade, entre as zonas urbana e rural, está historicamente relacionada à economia local, que aos poucos criou espécies de micro-estados, como proposto por David Harvey no seu artigo intitulado *O direito à cidade*:

No desenvolvimento mundial, a cidade está se dividindo em diferentes partes separadas, com aparente formação de muitos “microestados”. Vizinhanças riquíssimas providas com todos os tipos de serviços, como escola exclusivas, campos de golfe, quadra de tênis e patrulhamento privado da área em torno; área de medidores entrelaçados com instalação ilegal onde a água é disponível apenas em fontes públicas, sem sistema de saneamento, a eletricidade é pirateada por poucos privilegiados, as estradas se tornam lamaçal sempre que chove e onde as casas compartilhadas é a norma. HARVEY, 2012, p. 81 <http://www4.pucsp.br/neils/downloads/neils-revista-29-port/david-harvey.pdf>

A organização viária da cidade bem como a prestação dos serviços de transporte gera efeitos sobre a sociedade que podem ser compreendidos se analisados sob o viés econômico, pois dependem da produção de excedentes própria do sistema capitalista. Sobre isso, Harvey comenta no mesmo artigo:

Desde o início, as cidades emergiram da concentração social e geográfica do produto excedente. Portanto, a urbanização sempre foi um fenômeno de classe, já que o excedente é extraído de algum lugar e de alguém, enquanto o controle sobre sua distribuição repousa em umas poucas mãos. Esta situação geral persiste sob o capitalismo, claro, mas como a urbanização depende da mobilização de excedente, emerge uma conexão estreita entre o desenvolvimento do capitalismo e a urbanização. Os capitalistas têm de produzir excedente para obter mais-valia; esta, por sua vez, deve ser reinvestida a fim de ampliar a mais-valia. O resultado do reinvestimento contínuo é a expansão da produção de excedente a uma taxa composta – daí a curva lógica (dinheiro, produto e população) ligada à história da acumulação de capital, paralela à do crescimento da urbanização sob o capitalismo. HARVEY, 2012, p.74

É interessante perceber que o contexto da cidade de Araraquara não foge ao modelo comentado nesse trecho, em que se evidencia a concentração de capital em poucas mãos. Àqueles responsáveis pela distribuição dos excedentes cabe a elaboração e a efetivação desse reinvestimento contínuo, fenômeno que aplicado ao caso específico tratado nesse trabalho pode ser exemplificado pelo fato de os acionistas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro serem em sua maior parte fazendeiros locais preocupados com a circulação de sua produção. Esses acionistas de alguma forma determinaram o

futuro da cidade, demarcando geograficamente as classes sociais, e fazendo com que, mais tarde, na década de 1950, esse quadro se desenvolvesse de modo que o serviço de transportes continuasse servindo ao Capital, e não à sociedade civil. Se o transporte na cidade esteve desde as estradas de ferro ligado a interesses privados, é possível que isso persista até os dias de hoje.

Em 1958 a Companhia Trólebus de Araraquara foi criada, inaugurando os serviços de ônibus elétricos na região, sob o mandato do prefeito Rômulo Lupo, antigo vereador e filho do dono das Fábricas de meias Lupo - figura de notável importância e poder na cidade pela prosperidade de sua indústria. Se o pressuposto do parágrafo anterior se aplica na CTA, podemos citar as palavras de Rodolpho Telarolli quando comenta sobre a Câmara de Vereadores da época: “Não se pode dizer que houvesse dentre os 31 vereadores então eleitos um que pudesse ser qualificado de comunista” (TELAROLLI, p.218). Acrescenta, ainda, que o fundamento ideológico das políticas do prefeito constitui o pensamento neo-liberal, cuja preocupação em evitar influências do poder público nas empresa transcende, no caso de Lupo, o setor de transporte público: “Ainda um pouco a respeito do pensamento de Rômulo Lupo que orientou a estruturação da CTA. Era ele visceralmente avesso às gerências públicas, convicto de que “o Estado é e será sempre um mau patrão” (O Imparcial 10/01/1997) e complementa:

(...) P.S: Em outros três empreendimentos públicos Rômulo Lupo repetiria estratégias destinadas a colocar serviços fora do controle de poder municipal: o mercado municipal, o serviço de telefone automático (primeiro mandato) e o Hotel Morada do Sol (“Eldorado”), construção iniciada durante o segundo mandato (1963/1968) e terminada posteriormente. TELAROLLI, O Imparcial 10/01/1997

2.3 Companhia Troleibus de Araraquara

No governo de Rômulo Lupo foram implantados os primeiros ônibus elétricos da cidade, acompanhando o cenário nacional de industrialização que possuía crescente expressividade na indústria do automobilismo. Influenciado pelo desenvolvimento tecnológico com o qual teve contato em sua estadia na Itália, nas cidades de Vicenza e Piacenza em 1934, Rômulo Lupo propôs à Prefeitura a instalação de ônibus do tipo tróleibus em Araraquara.

FIGURA Nº 1



Ônibus nº 1 - Este foi o primeiro ônibus elétrico fabricado no Brasil. Adquirido pela CTA, ele circulou por cerca de 40 anos, de 1959 a 1998. (Fonte: site da CTA)

Para isso foi promulgada a lei nº 632, que adicionava uma taxa ao IPTU dos habitantes da cidade: “Aos milhares de contribuintes e proprietários de casas e terrenos na cidade, concedia-se o direito de ter o adicional pago revertido em ações da companhia que se criasse.” (TELAROLLI,.). Desse modo, a lei nº713 de 1958 possibilitou a concessão durante 50 anos à empresa que se interessasse em prestar os serviços de transporte da cidade:

E a CTA foi fundada em Agosto de 1958 com um capital social de Cr\$7.090.700,00, formado por 70.907 ações de Cr\$100,00. A grande maioria das ações era subscrita pela Prefeitura: 62.157 (montante arrecadado com o adicional). As restantes 8 mil e poucas foram subscritas por um grupo de 37 acionistas do círculo da maior confiança de Lupo encabeçado por ele próprio, que comprava 2.000 ações. TELAROLLI, O Imparcial 10/01/1997

Desde sua criação, interesses políticos e econômicos estiveram acompanhando o desenvolvimento da empresa. Nas décadas seguintes a de sua criação, a CTA ampliou a rede, aumentou a frota, aperfeiçoou os veículos e iniciou a produção própria dos ônibus. A ampliação acompanhou o crescimento populacional, e a empresa recebeu recursos por meio do Programa de Revitalização dos Sistemas Tróleibus no Brasil (coordenado pela Empresa Brasileira de Transportes Urbanos) no começo da década de 1980. Apesar disso, tanto no panfleto comemorativo de 50 anos como no site da Companhia consta a informação de que foi devido ao aumento populacional e de custos que as dificuldades de gestão começaram:

Tornava-se particularmente difícil atender a população de novos bairros, como o Selmi-Dei, onde as ruas não eram asfaltadas e a instalação dos

tróleibus teria custo elevado. (...) a elevação do custo da energia dificultou a vida financeira dos municípios que mantinham esse sistema de transporte. Além disso, as fabricantes brasileiras diminuíram drasticamente a produção de tróleibus, encarecendo a manutenção dos carros e a reposição de peças novas, feitas por encomenda. CTA 50 anos, 1958 - 2008

O fato de o sistema tróleibus necessitar da energia elétrica para o seu funcionamento trouxe ao mesmo tempo, seu sucesso e fracasso. Se por um lado a utilização de ônibus elétricos possui vantagens ambientais, por outro lado o uso dos automóveis particulares movidos a diesel era mais barato tanto pelo alto custo da eletricidade na época – quando o Ministério da Energia cortou subsídios para o sistema tróleibus - quanto pelo crescente mercado automobilístico. O sistema Tróleibus de Araraquara constituía motivo de orgulho para os moradores devido ao sucesso que obtivera nas primeiras décadas de atividade, atingindo fama nacional como um exemplo de cidade que apostava, ousadamente porque interiorana, em complexas tecnologias de desenvolvimento:

A chegada do sistema de tróleibus colocou Araraquara entre as cidades mais inovadoras do interior paulista na área de transportes. Exemplo pitoresco é o fato de que o primeiro tróleibus da cidade de Recife, capital pernambucana, foi chamado de ônibus tipo Araraquara. CTA 50 anos, 1958 – 2008

De fato, as dificuldades da empresa exigiam políticas públicas que dessem conta das novas demandas da cidade, já que o crescimento demográfico havia subido exponencialmente até a década de 1970, quando se observa um aumento da população urbana, que totaliza 86.389 habitantes, e um decréscimo da população rural, com 15.992, totalizando 102.381 habitantes no mesmo ano:

TABELA Nº 5 - Número de habitantes de Araraquara de, 1940 -1970

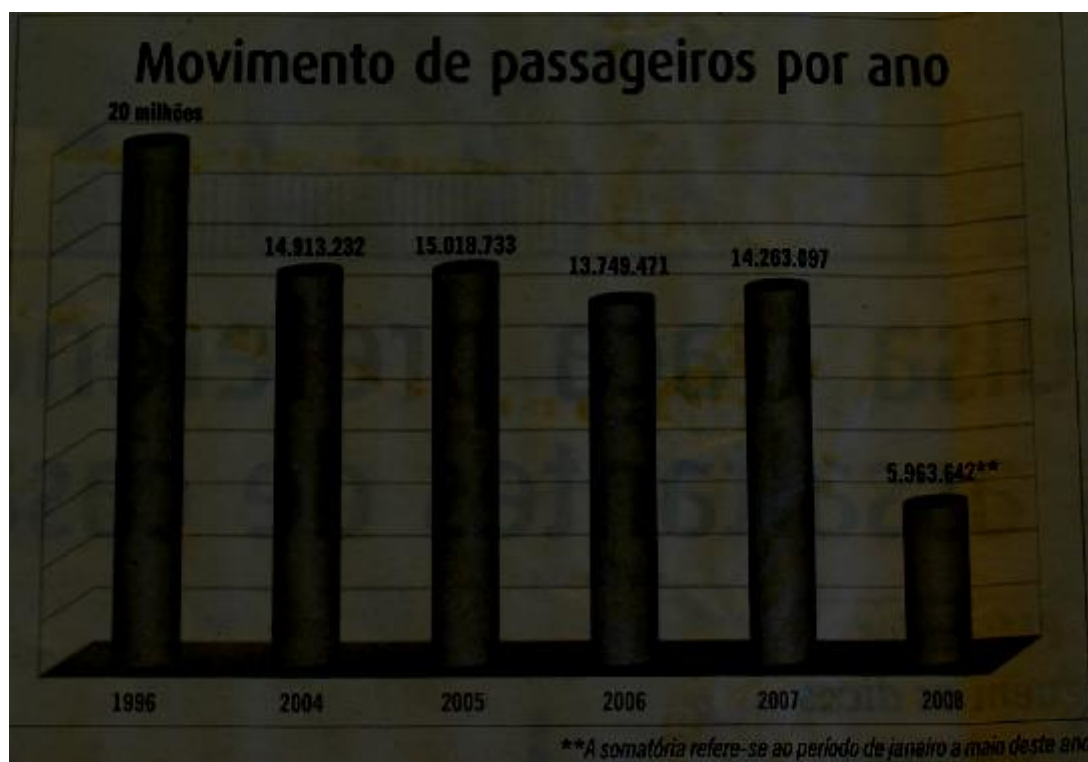
DISCRIMINAÇÃO	TOTALS				POPULAÇÃO URBANA				POPULAÇÃO RURAL			
	1940	1950	1960	1970	1940	1950	1960	1970	1940	1950	1960	1970
TOTAL DO MUNICÍPIO	67.724	62.688	82.898	102.381	33.172	36.476	60.591	86.389	34.552	26.212	22.307	15.992
ARARAQUARA	47.008	51.150	72.887	97.050	27.724	34.114	58.076	84.399	19.284	17.036	14.811	12.651
AMÉRICO BRASILIENSE (1)	2.876	2.345	4.123	—	536	496	1.150	—	2.340	1.849	2.973	—
BUENO DE ANDRADA	1.419	1.171	876	871	165	213	257	323	1.254	958	619	548
GAYLÃO PEIXOTO	4.340	3.421	3.067	2.343	684	666	643	778	3.656	2.755	2.424	1.565
MOTUCA	2.786	1.936	1.945	2.117	470	389	465	889	2.316	1.547	1.480	1.228
RINCÃO (2)	5.141	—	—	—	2.936	—	—	—	2.205	—	—	—
SANTA LÚCIA (3)	4.154	2.665	—	—	657	598	—	—	3.497	2.067	—	—

(1) – Desmembrado em 1964. (2) – Idem em 1949. (3) – Idem em 1959.

(Fonte: Araraquara 1974, p.12)

Apesar do significativo aumento da população total da cidade, as medidas tomadas a partir dos anos 1980 traçaram as primeiras linhas de um desenho que se construiu durante anos de gestão duvidosa, formando o que hoje reconhece-se claramente como um projeto de privatização. A decisão de substituir a frota de ônibus elétricos pelos movidos à diesel teve controvérsias relacionadas ao meio-ambiente, mas a de conceder linhas da CTA à administração privada é especialmente polêmica por marcar o início do processo de sucateamento da CTA, que a levou a crises orçamentárias. A diminuição dos subsídios federais para o sistema tróleibus é mencionado como fator central dos problemas que viriam adiante em relação a prestação de serviços e às condições de trabalho na Companhia. Se por um lado a população da cidade crescia, por outro lado houve uma diminuição da utilização dos serviços da CTA após a década de 1990:

GRÁFICO Nº 1 – Número de passageiros 1996 - 2008



(Fonte: Tribuna Imprensa, 2008 – Acervo da Biblioteca Municipal Mário de Andrade)

Segundo a publicação do jornal Tribuna Imprensa no ano de 2008, o movimento de passageiros por ano diminuiu 35% no período de 10 anos, devido à diversos aspectos do serviço. Na notícia, evidencia-se o tempo de espera dos ônibus, que leva as pessoas a

optarem por outras formas de transporte, como o mototáxi e automóveis particulares. É mencionada também a pesquisa de Alexandre de Ávila Gomide, que sugere o alto custo da passagem como a principal motivação para o abandono do transporte por meio do ônibus. Entretanto, as más condições para a utilização dos ônibus não estão somente relacionadas às questões estruturais como pavimentação de bairros distantes, tempo de espera e de percurso, e o custo da passagem, mas também ao modo como os passageiros são transportados, em ônibus lotados que não suprem a demanda real das pessoas pelo transporte público. Além disso, um panorama econômico mais amplo deve considerar também as facilidades para a aquisição de veículos particulares, outro fator que levou à queda da busca pelos serviços da CTA na cidade.

Se a venda de linhas para a iniciativa privada acontece sob o pretexto de melhorar os serviços, torna-se crucial compreender que a partir da década de 1980, quando a Companhia concedeu linhas da zona norte à empresa Paraty de transportes, o que se efetivou foi, na verdade, o oposto. Sendo assim, é importante salientar a análise do Coletivo Transporte Justo sobre os verdadeiros objetivos da concessão:

A partir sobretudo dos anos 80 a expansão urbana da cidade insere-se no contexto da desconcentração industrial paulista e passa a se dar no padrão de “saltação” característico do interior paulista desde então como definido pelo geógrafo Aziz Ab`Saber. Novos bairros de trabalhadores vindos para trabalhar nas indústrias recém-transferidas da capital paulista ou nos canaviais que se expandiam nos entornos da cidade passaram a serem instalados muito afastados da mancha urbana já consolidada, de forma que os proprietários de terra das extensões que isolavam os novos bairros da cidade já existente fossem favorecidos pela valorização de suas terras. Em oposição o transporte público foi penalizado por esta opção, com ônibus, motoristas e passageiros forçados a percorrerem maiores trajetos e em condições mais desgastantes. Neste novo quadro se alega dificuldade da CTA de acompanhar com o sistema tróleibus os novos bairros devido a necessidade de construção de rede elétrica de suporte nos trajetos das linhas. Neste momento o poder público optou por repassar para operação de empresa de ônibus diesel, a Viação Paraty, as linhas dos novos bairros da zona norte da cidade (Selmi-Dei) que viriam previsivelmente a se tornar alguns dos mais populosos e com população com maior dependência de ônibus dentro da cidade de acordo com dados do IBGE. TJ, <http://negobelchior.cartacapital.com.br/sobre-a-privatizacao-da-companhia-trolebus-de-araraquara-cta/>

FIGURA Nº 2



É possível visualizar os inúmeros vazios urbanos que permanecem entre as áreas de expansão e o segmento mais antigo da cidade, processo que favorece a especulação urbana. (Fonte da imagem: Hangar Ultraleves Imagens Aéreas)

Em 2006 a CTA foi transformada em uma empresa pública de direito privado, sendo incluída nas Leis de Diretrizes Orçamentárias (LDO), no Plano Plurianual (PPA) e na lei Orçamentária Anual (LOA) do Município de Araraquara. Com o fim da concessão do transporte municipal de 50 anos, e com as exigências do Tribunal de Contas do Estado para que os municípios apresentassem o seu patrimônio (e não se sabia quem eram os acionistas da empresa), foi implementada a lei nº6.504 de 2006.

Sem melhoras nos serviços e com a concessão da Viação Paraty renovada em 2008 sob o governo de Edson Silva, tornaram-se explícitos os graves problemas de administração da empresa pública pelo sintomático descontentamento da população. Manifestações de rua, mobilização dos funcionários por melhores condições de trabalho e salário, e inclusive uma ação popular impetrada na justiça aconteceriam nos anos que se seguem, o que pode ser considerada uma frente de esquerda.

O *Coletivo Transporte Justo* ganha força na cidade de Araraquara em 2013 e as denúncias começam a ganhar circulação na internet e em algumas mídias, compondo um quadro mais amplo de lutas pelo transporte na cidade que já possuía alguma expressividade desde 2011. A fundação do coletivo possibilitou que os membros fizessem uma pesquisa sobre os antecedentes da empresa bem como um dossiê dos seus dados atuais, reunindo muitas informações ao longo dos anos de atividade. Além disso, o

coletivo atua com a divulgação dessas informações e de textos próprios na internet e fora dela, por meio de panfletos. Segue a apresentação do Coletivo em sua página no Facebook:

O movimento Transporte Justo! - Araraquara é uma organização da sociedade civil com a intenção da valorização do transporte coletivo em Araraquara e seu caráter público. Nos, entendemos que a CTA tem passado por um gradativo processo de privatização e precarização, representado pela continua transferência de linhas para prestadoras privadas de serviço e projetos já anunciados de venda de parte de seu ativo. Achamos este processo especialmente preocupante num contexto em que a prefeitura de Araraquara ostenta dívidas que atingem ao menos 60 milhões de reais. Não vemos a privatização como a saída: na maior parte dos municípios brasileiros o transporte coletivo é operado exclusivamente por empresas privadas e é caracterizada por péssimo serviço, altos preços e precárias condições trabalhistas. Em Araraquara com o modelo de uma empresa de controle público municipal já foi possível contrariar este contexto, a CTA na maior parte de suas cinco décadas de história foi referência nacional em transporte coletivo. Em verdade, mesmo face a limitada transparência existem fortes indícios que é a CTA que tem subsidiado a prefeitura, com consequências como o aumento da passagem e piora dos serviços. Queremos maior transparência para que a CTA volte a ter a qualidade que já lhe fez ser referência nacional em transporte público e motivo de orgulho para gerações de araraquarenses.

Diante disso nos posicionamos no seguinte sentido:

- Contra o aumento da passagem de ônibus para R\$2,80 e restrições ao meio passe estudantil (Decretos No 10.240 e 10.285 da Prefeitura de Araraquara)
- A favor de maior transparência na CTA e Paraty
- Contra a gradativa privatização da CTA em curso. TJ, 2013 <https://www.facebook.com/transportejusto/info>

As despesas necessárias à manutenção do sistema de transportes na cidade não podem ser utilizadas de pretexto para seu sucateamento, e este por sua vez não podem ser utilizado de pretexto para a privatização. Único serviço público que não é gratuito, o Transporte possui histórico de interesses privados em todo o Estado, a exemplo da CMTC, cujo caso assemelha-se fortemente com o da CTA. Segundo o trabalho de Rocha Júnior, que dissertou sobre o processo de privatização da empresa ao longo do tempo, suas causas e efeitos, os custos com o transporte não devem ser consideradas despesas, já que a partir de boas políticas de transporte torna-se um investimento que beneficia toda a sociedade:

Assim, o processo de privatização da CMTC não pode ser analisado

apenas quanto ao mérito financeiro, ou seja, redução do déficit provocado pela estatal que transferido ao Tesouro aumenta o endividamento do Município, mas também quanto ao mérito econômico e social, no que diz respeito a uma alocação mais eficiente de recursos e ao impacto sobre a distribuição dos benefícios e custos entre os diferentes setores sociais. JUNIOR ROCHA, 1995, p.10

Capítulo 3

Crise da C.T.A e a proposta de privatização

As Jornadas de Junho de 2013 marcaram a conjuntura político-econômica brasileira à medida que trouxeram à tona uma série de conflitos de classe e problemas estruturais históricos do Brasil que aparentavam ter desaparecido do horizonte de reivindicações. É certo que não havia atos dessas proporções há muito tempo, alguns consideram que nunca houve manifestações tão grandes e em tantas cidades ao mesmo tempo. O descontentamento popular represado e negligenciado pelo Lulopetismo em um pacto de classes com a elite pela governabilidade do país foi expostos de norte a sul do país, a despeito da cooptação pelo governo do PT dos movimentos sociais e sindicais ao longo dos anos.

Essas manifestações, com significativa participação das classes trabalhadoras, conseguiram colocar no epicentro do debate nacional a questão do transporte público. Esse momento explicitou em grande medida os perversos mecanismos que levaram o transporte público a chegar nas condições atuais - operado pela iniciativa privada com tarifas elevadas, superlotação, péssimas condições de trabalho para os trabalhadores do setor e a obsolescência das frotas de ônibus, trens e metrô que circulam nas cidades - mesmo na maioria dos casos havendo enormes subsídios do Estado para essas empresas.

Esse serviço essencial para a maioria dos trabalhadores que dependem dele para se locomover é responsável pelo sofrimento de muitas pessoas devido à má qualidade, ficou marcado como um direito essencial que deve ser garantido pelo Estado. Ao contrário do modelo de concessão para a iniciativa que acontece na maior parte das cidades, menos de dez cidades contam com autarquias no Brasil, e Araraquara ficou conhecida durante décadas pela qualidade dos serviços de transporte coletivo operados por uma empresa pública.

Em contraste, a cidade de São Paulo é um excelente exemplo para pensar se o transporte coletivo privatizado deu certo e se esse é o modelo civilizatório que queremos para as cidades brasileiras. A Companhia Municipal de Transportes Coletivos (CMTC) criada em 1946 por decreto-lei municipal passou por processo de privatização¹

¹Junior Rocha, Mario. **Privatização da CMTC: questões a considerar sobre eficiência**. São Paulo, 1995.

semelhante a Companhia Trólebus de Araraquara (CTA) com posição desfavorável nos confrontos de interesse das empresas privadas do setor. Ficou determinado a CMTC um papel de auxílio à rentabilidade destas empresas, com participação nas linhas mais deficitárias e cedendo às empresas particulares as linhas mais lucrativas. Hoje a cidade vive um colapso urbano com recordes, ano após ano, com mais quilômetros de trânsito que se deve a dois motivos centrais: transporte público caro, com linhas insuficientes de cobertura e venda cada vez mais facilitada de automóveis particulares que faz com que quase todas as pessoas queiram adquirir o seu próprio meio particular de transporte.

Ao contrário da ideologia propagada repetidamente pelas classes dominantes, esse capítulo pretende demonstrar não que as estatais oferecem piores condições de ofertar um serviço e por isso, a falência e a venda são resultados inevitáveis mas, o oposto disso, se não fosse a interferência da iniciativa privada – em alguns momentos até articulando e operando mecanismos escusos no transporte público municipal² - a empresa estatal poderia não só ofertar um bom serviço mas também talvez até receita³ para o município como acontece em algumas cidades do país.

3.1 Política Nacional de Transportes

As sementes da política pública de incentivo ao automóvel particular que foram lançadas na década de 1950 pelo governo de Juscelino Kubitschek não pararam de crescer no Brasil. Os dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios (PNAD/IBGE) 2012 mostram um horizonte problemático para várias cidades brasileiras. Segundo esse estudo, 36,5% das pessoas nas zonas urbanas dos municípios possuem automóveis particulares, 9,5% tem motocicleta e 8,5 possui ambos. O padrão de mobilidade urbana

² Até o ano de 2012 a venda de passagens era feita exclusivamente pela Companhia Tróleibus de Araraquara (conforme estabelecido por decreto municipal nº7399, parágrafo 7º de 22 de dezembro de 1998) e o valor correspondente ao volume de passageiros transportado pela Paraty era repassado para a empresa privada. Em 2013, há um aditivo não previsto nos contratos que passa o controle sobre a venda de passagens para a Paraty. “Promotória apura alterações feitas em contrato do transporte em Araraquara”, Folha de São Paulo, Disponível em:

<<http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/ribeiraopreto/2013/12/1382134-promotoria-apura-alteracoes-feitas-em-contrato-do-transporte-em-araraquara.shtml>> Acesso em: 27 setembro 2015.

³ Apesar das evidências que a empresa de economia mista chamada Sanasa está em um processo de privatização deliberado, a prefeitura de Campinas por ser a acionista majoritária ainda recebe lucros e dividendos. Disponível em: <<http://www.sanasa.com.br/document/noticias/1615.pdf>> Acesso em: 27 setembro 2015.

se modificou com aumento da taxa de motorização da população, o que resulta em mais acidentes de trânsito, maior poluição ambiental e tempo preso nos congestionamentos.

Ainda de acordo com esse estudo, 65,9% da população leva no mínimo 30 minutos no deslocamento casa/trabalho considerando apenas um trecho do percurso e 23,6% de 30 minutos a 1 hora. Se considerarmos as grandes metrópoles como São Paulo, Rio de Janeiro ou Salvador a quantidade de trabalhadores que leva tempo superior a 60 minutos para fazer este percurso é de 24,7%, 23,5% e 17,3% respectivamente da população.

Um dos elementos centrais para a quantidade sem precedentes de automóveis particulares e motocicletas está na facilidade de aquisição desse bens. Os últimos governos federais utilizaram de políticas anticíclicas em momentos de crescimento abaixo do esperado ou de crise internacional para estimular a venda de automóveis com redução nos impostos, facilidade no acesso a crédito e parcelamentos a longo prazo.

Se por um lado, existe uma política nacional de Estado de incentivo ao transporte individual a ponto de ser mais barato usar o automóvel, geralmente movido a gasolina, do que usar o transporte coletivo que usa diesel, ou seja, uma política pública que inverte a relação de custos priorizando os automóveis; por outro lado, os automóveis particulares e a indústria automobilística oferecem atrativos que fazem com que haja cada vez mais aderência a essa modalidade de transporte, dentre eles: conforto, privacidade, *status*, flexibilidade de horários e trajetos etc.

TABELA Nº 6 - Total de passageiros transportados pela CTA, 2005-2015



TOTAL DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS

	jan	fev	mar	abr	mai	jun	jul	ago	set	out	nov	dez	Total
2005	1.099.635	1.106.604	1.403.707	1.317.473	1.317.473	1.369.488	1.149.366	1.325.828	1.258.359	1.254.766	1.213.109	1.179.074	14.994.882
2006	1.003.923	1.012.511	1.223.771	1.074.867	1.167.231	1.067.276	1.115.635	1.256.602	1.204.592	1.259.027	1.183.217	1.180.819	13.749.471
2007	1.001.098	1.010.833	1.299.757	1.198.349	1.281.074	1.197.800	1.117.713	1.280.129	1.212.235	1.312.911	1.208.058	1.143.140	14.263.097
2008	1.051.199	1.103.278	1.292.635	1.278.584	1.237.946	1.260.861	1.185.379	1.251.060	1.313.196	1.335.890	1.213.199	1.143.934	14.667.161
2009	1.006.901	1.025.174	1.324.130	1.205.367	1.228.368	1.201.887	1.117.003	1.139.985	1.230.544	1.265.318	1.183.430	1.124.482	14.052.589
2010	978.042	1.017.318	1.336.784	1.218.632	1.254.422	1.195.850	1.135.390	1.296.969	1.259.175	1.262.205	1.245.377	1.131.108	14.331.272
2011	1.010.242	1.189.152	1.266.927	1.209.696	1.213.616	1.140.128	1.040.347	1.202.388	1.167.074	1.106.683	1.116.894	882.704	13.545.851
2012	956.141	1.020.303	1.224.600	1.096.324	1.190.707	1.067.821	994.596	1.159.152	1.065.239	1.159.024	1.043.914	971.380	12.949.201
2013	903.383	911.232	1.086.505	1.126.368	1.044.048	1.019.882	931.784	1.040.264	1.017.771	1.063.609	970.903	896.950	12.012.699
2014	849.632	923.357	957.149	973.644	1.002.079	841.824	879.769	956.455	984.287	1.017.854	905.951	819.506	11.111.507
2015	778.855	777.740	964.719										2.521.314

(Disponível em: <http://ctaonline.com.br/_gravar/totalpass.pdf> Acesso em: 27 de setembro de 2015)

Essas políticas e essa panorama não influenciaram diferentemente a cidade de Araraquara. De acordo com o gráfico nº 1 do capítulo anterior e a tabela nº 6 é possível notar que em 1996 haviam cerca de 20 milhões de passageiros que utilizavam o transporte coletivo por ano na cidade, já em 2014 esse número é de apenas aproximadamente 11 milhões por ano. Esses dados mostram uma perda de quase metade do número de passageiros e conseqüentemente de receita para a CTA, ou seja, um impacto extremamente negativo para as finanças da empresa.

TABELA Nº 7 - Valor não arrecadado devido à queda de passageiros desde 2005

Ano	Número de passageiros	Diminuição em relação 1996	Valor da passagem	Valor não arrecadado em relação ao preço da passagem de cada ano
2005	14.994.882	-5.005.118	R\$ 1,70	R\$ 8.508.700,60
2006	13.749.471	-6.250.529	R\$ 1,90	R\$ 11.876.005,10
2007	14.263.097	-5.736.903	R\$ 2,00	R\$ 11.473.806,00
2008	14.667.161	-5.332.839	R\$ 2,10	R\$ 11.198.961,90
2009	14.052.589	-5.947.411	R\$ 2,25	R\$ 13.381.674,75
2010	14.331.272	-5.668.728	R\$ 2,35	R\$ 13.321.510,80
2011	13.545.851	-6.454.149	R\$ 2,50	R\$ 16.135.372,50
2012	12.949.201	-7.050.799	R\$ 2,70	R\$ 19.037.157,30
2013	12.012.699	-7.987.301	R\$ 2,90	R\$ 23.163.172,90
2014	11.111.507	-8.888.493	R\$ 3,00	R\$ 26.665.479,00
Total				R\$ 154.761.840,85

(Fonte: Elaboração própria com dados do site da CTA)

Se levássemos em conta apenas o volume de passageiros transportados no ano de 1996 que já é uma análise reducionista, visto que desde então a cidade cresceu e, portanto, o número de habitantes aumentou, é possível verificar que ano a ano a quantidade de passageiros que utilizaram o transporte público foi reduzida significativamente. Do ponto de vista da arrecadação de receitas, ao se multiplicar o número de passageiros que poderiam ter usado o transporte público (levando em consideração o número de passageiros de 1996) pelo correspondente valor da passagem em cada ano, o somatório para o período de 2005-2014 é de aproximadamente R\$ 155 milhões de reais que deixaram de ser arrecadados conforme demonstra a tabela acima.

Entretanto, mesmo com o cenário nacional desfavorável ao transporte coletivo seria possível através de um sistema que não priorizasse o lucro e que ofertasse serviços de qualidade, não só manter a CTA em funcionamento como reverter a lógica da individualização do transporte contribuindo para uma cidade com menos trânsito, acidentes, poluição e com transporte coletivo a um custo menor. Mas isso não aconteceu por uma série de escolhas que dizem respeito ao poder político local conforme pretende-se demonstrar nas seções seguintes.

3.2 *Fretamento Estudantil no município de Araraquara*

A partir da obrigatoriedade definida pela Constituição Federal de 1988 que os municípios deveriam ofertar fretamento estudantil para alunos do ensino fundamental se deslocarem até as escolas, Araraquara começou a se adequar. No começo dos anos 1990, a Paraty, vencedora quase da totalidade de todas as licitações no transporte de Araraquara, começou a operar esse serviço na cidade. Diferentemente do contexto da década de 80, tratado no capítulo anterior, em que não havia sistema elétrico e infraestrutura para o sistema trólebus na zona norte da cidade e, portanto, esse foi o argumento alegado na época para conceder as linhas para a empresa Paraty operar com ônibus movidos a diesel; no caso do fretamento estudantil, o poder público local poderia ter escolhido a CTA para operar esse serviço, já que tinha plena capacidade para transportar os estudantes desde que esse serviço se iniciou na cidade.

Vale pontuar que essa escolha por parte dos agentes públicos mostra, por um lado, um claro compromisso de classe com os empresários em detrimento do interesse coletivo⁴, uma vez que, priorizam a empresa privada ao invés da CTA. Por outro lado, um despreparo e falta de uma compreensão mais ampla sobre a atuação do Estado como promotor de políticas públicas. A respeito disso Gennari (2005:9) pontua:

Entretanto, é possível afirmar que no fundo, as ações do Estado se ampliam, mas obviamente no sentido da regulação para a transferência do fundo público em proporção crescente para o financiamento do setor privado, vis a vis à reprodução da força de trabalho. Em sua sugestão, o professor Francisco de Oliveira “matou a charada” do Estado no século XX, ao sugerir que o Estado (o fundo público) transformou-se em pressuposto geral da acumulação de capital.

⁴ Na cidade de Araras, a empresa municipal de transportes a TCA (Transporte Coletivo de Araras) realiza o transporte de estudantes.

Parece que as consequências mais imediatas da implantação de tal estratégia no Brasil são: 1) crescimento do desemprego estrutural e conjuntural (segundo dados do próprio IBGE o Brasil ocupa a segunda posição no mundo em maior número de desempregados); 2) eliminação de parcela considerável da indústria de capital nacional, via falências ou incorporações; 3) desarticulação ou destruição do chamado setor produtivo estatal via privatizações; 4) crescimento do déficit público a patamares comprometedores da própria estratégia; 5) crescimento da dependência externa em função do crescimento do déficit em contas correntes (oriundo agora do déficit comercial estrutural que se somou ao histórico déficit na conta de serviços, característico de países subordinados); 6) manutenção das profundas desigualdades sociais e regionais, tais como níveis intolerantes de concentração da propriedade e da renda; 7) redução dos gastos sociais nas áreas prioritárias que atingem a maioria da população tais como saúde, educação, transporte urbano e moradia, em função do ajuste dos gastos públicos, que via de regra devem ser usados para o ajuste de rota em direção à propalada “modernização” do parque produtivo como necessidade da nova agenda competitiva, ou simplesmente para atender as remunerações do capital financeiro, como na recomendação explícita do FMI.

TABELA Nº 8 - Valores pagos à Paraty pelo fretamento estudantil

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Janeiro	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 42.303,00
Fevereiro	R\$ 322.333,56	R\$ 334.536,06	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 882.243,62	R\$ 1.017.035,08	R\$ 0,00
Março	R\$ 529.785,91	R\$ 654.459,55	R\$ 1.170.937,29	R\$ 1.298.787,26	R\$ 2.065.299,10	R\$ 1.136.267,30	R\$ 1.603.393,81	R\$ 2.616.699,25
Abril	R\$ 584.277,30	R\$ 589.323,74	R\$ 681.794,96	R\$ 738.000,76	R\$ 1.044.103,93	R\$ 1.241.212,31	R\$ 1.334.054,78	R\$ 1.505.242,70
Mai	R\$ 497.361,60	R\$ 630.430,34	R\$ 672.530,72	R\$ 875.615,79	R\$ 1.150.256,45	R\$ 1.155.637,56	R\$ 1.352.796,64	
Junho	R\$ 610.457,52	R\$ 649.766,58	R\$ 676.785,26	R\$ 843.016,11	R\$ 1.073.361,68	R\$ 1.185.242,74	R\$ 802.046,00	
Julho	R\$ 419.556,50	R\$ 292.831,45	R\$ 426.346,22	R\$ 362.551,77	R\$ 413.787,70	R\$ 407.559,32	R\$ 1.165.114,67	
Agosto	R\$ 611.895,54	R\$ 0,00	R\$ 273.810,08	R\$ 0,00	R\$ 1.188.279,21	R\$ 1.179.969,52	R\$ 1.339.062,24	
Setembro	R\$ 732.562,06	R\$ 1.601.886,84	R\$ 530.648,34	R\$ 1.670.646,33	R\$ 454.789,14	R\$ 1.255.570,04	R\$ 1.457.844,14	
Outubro	R\$ 727.102,12	R\$ 261.185,48	R\$ 740.188,68	R\$ 800.962,44	R\$ 1.279.562,54	R\$ 1.375.354,28	R\$ 1.439.714,98	
Novembro	R\$ 608.867,09	R\$ 0,00	R\$ 363.876,23	R\$ 808.252,13	R\$ 513.870,40	R\$ 0,00	R\$ 659.168,18	
Dezembro	R\$ 455.937,89	R\$ 1.217.381,61	R\$ 1.578.207,61	R\$ 528.101,42	R\$ 1.581.509,85	R\$ 2.090.381,00	R\$ 2.062.177,46	
TOTAL	R\$ 6.102.145,09	R\$ 6.233.810,65	R\$ 7.117.135,39	R\$ 7.927.945,01	R\$ 10.766.832,00	R\$ 11.911.450,69	R\$ 14.234.421,98	

(Fonte: Elaboração própria, dados do Tribunal de Contas do Estado de São Paulo.)

A tabela acima mostra o volume de receitas recebidas pela Paraty durante os 7 anos em que há informação completa (2008 – 2014) no site do Tribunal de Contas do Estado de São Paulo e alguns meses do ano de 2015 que ainda está com informações incompletas. No ano de 2014, para se ter uma dimensão, o valor pago pelo transporte dos estudantes correspondeu a metade das receitas dos transportes⁵ da CTA do mesmo ano para operar o transporte coletivo no município todo em 29 linhas distintas.

O pagamento desse serviço é especialmente privilegiado à medida que não há atrasos ou calotes. Todo mês o recurso para o pagamento desse serviço oriundo de

⁵ Balanço patrimonial consta nos anexos deste trabalho.

convênios federal, estadual ou do tesouro municipal é depositado. O mês de março de 2015 (cujo montante chega a quase de 3 milhões de reais) foi o maior valor pago, segundo os dados levantados por esta pesquisa, mas representa uma tendência⁶ de aumento e continuidade do crescimento desses valores conforme já se demonstra durante todo o período coletado.

Além de não haver informações sobre a medição de quilômetros rodados e também sobre o valor pago por quilômetro, apesar de se saber que o montante total é muito alto, o serviço ofertado é de má qualidade. Como foi noticiado pelo portal G1 em que não há sequer monitor nos ônibus que transportam as crianças pela cidade⁷.

3.3 Dívida do município de Araraquara

O atual prefeito, Marcelo Barbieri (PMDB), foi reeleito e conduz seu segundo mandato (2013 – 2016) em Araraquara. Sua campanha além de ter custado milhões de reais (segundo informações do Tribunal Superior Eleitoral) recebeu doações repassadas pelo diretório estadual - em que não há informações públicas de quem fez doações e qual valor foi doado; como também doações empresariais, práticas estas permitidas por lei que demonstram que o poder econômico tem permissão constitucional para influenciar e garantir seus interesses através das eleições.

Nas duas gestões à frente da prefeitura de Araraquara, o prefeito colocou o município em uma situação alarmante de endividamento, a ponto do município ficar na eminência de ter os repasses do ICMS e do Fundo de Participação dos Municípios (FPM) bloqueados no ano de 2013⁸. Estes recursos somados representam 30% da receita líquida do ano inteiro da prefeitura. O Índice Firjan de Gestão Fiscal composto por cinco indicadores: receita própria, gasto com pessoal, investimentos, liquidez e custo da dívida

⁶ Bairros populares estão sendo construídos pelo programa do governo federal “Minha Casa, Minha Vida” em regiões bastante afastadas e sem infraestrutura construída, ou seja, para acessar escola que é um direito fundamental essas crianças vão ter que ser transportadas. Conforme demonstra a matéria: < http://www.araraquara.com/noticias/cidades/cidades_internaNOT.aspx?idnoticia=1024348> Acesso em: 01 de outubro de 2015.

⁷ <<http://g1.globo.com/sp/sao-carlos-regiao/noticia/2015/05/falta-de-monitor-no-transporte-escolar-preocupa-pais-em-cidades-da-regiao.html>> Acesso em: 07 de outubro de 2015

⁸ <http://www.sismar-araraquara.org.br/noticia/busca_noticia/199/0.html> Acesso em: 07 de outubro de 2015

aponta a gravidade da gestão dos recursos públicos do município, de forma que Araraquara foi para a 2663ª posição na colocação nacional⁹ no ranking das cidades.

TABELA Nº 9 - Déficit operacional do município de Araraquara

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Valor arrecadado	301.385.238,61	313.955.857,25	366.540.371,44	424.853.858,11	445.325.641,79	508.040.539,68	541.690.961,74
Valor empenhado	305.875.307,13	305.835.040,93	380.015.151,10	430.825.254,99	464.168.842,80	530.885.945,99	559.539.558,55
Resultado orçamentário	-4.490.068,52	8.120.816,32	-13.474.779,66	-5.971.396,88	-18.843.201,01	-22.845.406,31	-17.848.596,81

(Fonte: Elaboração própria, dados do Tribunal de Contas do Estado de São Paulo.)

TABELA Nº 10 - Restos a pagar do município de Araraquara

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Valor empenhado	305.875.307,13	305.835.040,93	380.015.151,10	430.825.254,99	464.168.842,80	530.885.945,99	559.539.558,55
Valor pago	256.445.758,30	253.940.686,41	305.521.573,53	355.902.407,66	394.984.740,49	427.997.267,33	400.742.091,69
Resto a pagar	-49.429.548,83	-51.894.354,52	-74.493.577,57	-74.922.847,33	-69.184.102,31	-102.888.678,66	-158.797.466,86

(Fonte: Elaboração própria, dados do Tribunal de Contas do Estado de São Paulo.)

As tabelas acima mostram a situação financeira do município levando em conta dois parâmetros fiscais: déficit orçamentário e restos a pagar. No primeiro caso, o valor arrecadado é bastante inferior ao valor empenhado¹⁰ (com exceção do ano de 2009), ou seja, o governo gastou mais do que poderia. Porém, é preciso considerar uma vulnerabilidade adicional que é o pacto federativo instituído pela Constituição Federal de 1988 que onera os municípios com muitas despesas, como: custos da saúde, educação básica, iluminação, coleta de lixo, entre outros. Além disso, houve uma pequena queda na receitas oriundas do ICMS na comparação entre 2012 e 2013 repassadas pelo estado de São Paulo para Araraquara.

TABELA Nº 11 - Déficit operacional do município de Rio Claro

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Valor arrecadado	R\$ 264.346.685,16	R\$ 257.551.064,17	R\$ 303.756.268,93	R\$ 349.523.752,10	R\$ 405.981.445,60	R\$ 438.039.800,26	R\$ 461.414.485,19
Valor empenhado	R\$ 210.463.548,72	R\$ 202.345.329,61	R\$ 237.853.932,25	R\$ 270.117.289,94	R\$ 303.250.934,43	R\$ 327.903.207,66	R\$ 349.473.483,06
Resultado orçamentário	R\$ 53.883.136,44	R\$ 55.205.734,56	R\$ 65.902.336,68	R\$ 79.406.462,16	R\$ 102.730.511,17	R\$ 110.136.592,60	R\$ 111.941.002,13

⁹ <http://www.sismar-araraquara.org.br/noticia/busca_noticia/86/0.html> Acesso em: 07 de outubro de 2015.

¹⁰ De acordo com o Tribunal de Contas do Estado do Ceará: “Valor empenhado é o valor que o Estado reservou para efetuar um pagamento planejado. O empenho ocorre, por exemplo, após a assinatura de um contrato para prestação de serviço. Neste caso, quando o serviço for executado, o valor é liquidado e, quando o fornecedor de fato receber o valor, ele é considerado valor pago.”

<<http://www.tce.ce.gov.br/cidadao/transparencia/153-ascom/porta-da-transparencia/perguntas-frequentes/1060-qual-a-diferenca-entre-valor-empenhado-valor-liquidado-e-valor-pago>> Acesso em: 09 de outubro de 2015.

(Fonte: Elaboração própria, dados do Tribunal de Contas do Estado de São Paulo.)

TABELA Nº 12 - Restos a pagar do município de Rio Claro

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Valor empenhado	R\$ 210.463.548,72	R\$ 202.345.329,61	R\$ 237.853.932,25	R\$ 270.117.289,94	R\$ 303.250.934,43	R\$ 327.903.207,66	R\$ 349.473.483,06
Valor pago	R\$ 198.267.196,07	R\$ 185.432.047,18	R\$ 212.892.883,94	R\$ 241.353.082,91	R\$ 273.747.450,27	R\$ 296.035.098,99	R\$ 322.288.916,12
Resto a pagar	-R\$ 12.196.352,65	-R\$ 16.913.282,43	-R\$ 24.961.048,31	-R\$ 28.764.207,03	-R\$ 29.503.484,16	-R\$ 31.868.108,67	-R\$ 27.184.566,94

(Fonte: Elaboração própria, dados do Tribunal de Contas do Estado de São Paulo.)

TABELA Nº 13 - Déficit operacional do município de São Carlos

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Valor arrecadado	R\$ 259.433.784,81	R\$ 261.631.818,66	R\$ 310.765.925,41	R\$ 353.583.768,40	R\$ 389.037.851,17	R\$ 482.490.460,34	R\$ 539.737.489,76
Valor empenhado	R\$ 196.764.808,92	R\$ 212.635.025,46	R\$ 240.525.208,17	R\$ 261.314.703,31	R\$ 303.716.856,02	R\$ 462.898.167,16	R\$ 547.245.876,67
Resultado orçamentário	R\$ 62.668.975,89	R\$ 48.996.793,20	R\$ 70.240.717,24	R\$ 92.269.065,09	R\$ 85.320.995,15	R\$ 19.592.293,18	-R\$ 7.508.386,91

(Fonte: Elaboração própria, dados do Tribunal de Contas do Estado de São Paulo.)

TABELA Nº 14 - Restos a pagar do município de São Carlos

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Valor empenhado	R\$ 196.764.808,92	R\$ 212.635.025,46	R\$ 240.525.208,17	R\$ 261.314.703,31	R\$ 303.716.856,02	R\$ 462.898.167,16	R\$ 547.245.876,67
Valor pago	R\$ 180.470.688,91	R\$ 188.860.423,99	R\$ 218.459.761,94	R\$ 234.910.385,76	R\$ 280.433.268,52	R\$ 427.368.486,10	R\$ 510.949.799,53
Resto a pagar	-R\$ 16.294.120,01	-R\$ 23.774.601,47	-R\$ 22.065.446,23	-R\$ 26.404.317,55	-R\$ 23.283.587,50	-R\$ 35.529.681,06	-R\$ 36.296.077,14

(Fonte: Elaboração própria, dados do Tribunal de Contas do Estado de São Paulo.)

Entretanto, para se ter dimensão da gestão municipal do prefeito Marcelo Barbieri, é válido a comparação com dois outros municípios do interior de São Paulo com número de habitantes e economia relativamente parecidos: Rio Claro e São Carlos. No primeiro caso, as finanças do município apresentam superávit orçamentário para quase todo o período analisado - com quase 110 mil reais positivos em 2013 - e restos a pagar de aproximadamente 31 milhões valor 70% inferior do endividamento para o mesmo período em relação a Araraquara. Já a cidade de São Carlos, também apresentou saldo positivo no resultado do período analisado (com exceção do ano de 2014) e restos a pagar bastante inferiores também.

A dívida de Araraquara, considerando apenas as contas de restos a pagar atingiram em 2013 valor aproximado de 20% das receitas da cidade. Ou seja, adicionalmente os gastos mensais que o município tem que empenhar todos os recursos para garantir os

serviços, tem uma dívida que só pode ser quitada vendendo ou usando o patrimônio do município¹¹. O endividamento, portanto, cria a necessidade de formação de caixa.

3.4 Sistema de Integração

Ao analisar os balanços operacionais de 2005 à 2014, único período com informações disponíveis no site da Companhia Tróleibus de Araraquara (na tabela nº15), é possível notar variação no resultado do exercício da CTA. O ano de 2005 e depois de 2011 à 2014 há déficit e de 2006 à 2010 superávit.

TABELA Nº 15 – Resultado líquido dos exercícios

	2005	2006	2007	2008	2009
Receita dos transportes	R\$ 23.919.227,00	R\$ 25.713.465,00	R\$ 27.008.287,00	R\$ 30.035.945,00	R\$ 30.211.874,00
Receita líquida	R\$ 21.552.568,00	R\$ 23.035.735,00	R\$ 24.129.000,00	R\$ 29.254.571,00	R\$ 30.167.240,00
Custo dos serviços prestados	R\$ 19.799.114,00	R\$ 19.584.922,00	R\$ 20.050.025,00	R\$ 27.291.871,00	R\$ 29.130.761,00
Lucro bruto	R\$ 1.753.454,00	R\$ 3.450.813,00	R\$ 4.078.975,00	R\$ 1.962.700,00	R\$ 1.036.479,00
Resultado líquido do exercício	-R\$ 830.603,00	R\$ 951.496,00	R\$ 971.591,00	R\$ 1.274.146,00	R\$ 807.460,00

	2010	2011	2012	2013	2014
Receita dos transportes	R\$ 33.738.138,00	R\$ 37.139.849,00	R\$ 37.333.543,00	R\$ 35.352.508,00	R\$ 29.542.738,00
Receita líquida	R\$ 29.871.140,00	R\$ 29.924.367,73	R\$ 30.746.004,58	R\$ 29.256.017,00	R\$ 27.946.578,00
Custo dos serviços prestados	R\$ 27.910.683,00	R\$ 30.977.021,44	R\$ 33.839.735,19	R\$ 31.782.376,00	R\$ 31.399.325,00
Lucro bruto	R\$ 1.960.457,00	-R\$ 1.052.653,71	-R\$ 3.093.730,61	-R\$ 2.526.359,00	-R\$ 3.452.478,00
Resultado líquido do exercício	R\$ 1.667.066,00	-R\$ 9.543,21	-R\$ 2.425.005,06	-R\$ 3.065.455,00	-R\$ 3.231.016,00

(Fonte: Elaboração própria, dados do site da Companhia Tróleibus de Araraquara.)

Entretanto, ao fazer uma análise minuciosa dos balancetes disponíveis analisando o somatório dos custos e receitas relacionados unicamente ao transporte é possível afirmar que sempre os custos estiveram acima das receitas. Isto é, na parte de custos estão: dedução de PIS/COFINS, vendas canceladas, despesas administrativas, despesas financeiras líquidas, venda imobilizados, provisão para imposto de renda, provisão para CSLL, receita de terceiros/IN.247/02, migração de crédito Autran/Prodata, carta de crédito, descontos concedidos e custo dos serviços prestados; e do lado das receitas: receita dos transportes, venda imobilizados e outras recuperações.

¹¹ O prefeito Marcelo Barbieri se utilizou por várias vezes de recursos do DAAE – Departamento Autônomo de Água e Esgoto autarquia da cidade de Araraquara para financiar as dívidas do município ou pegar empréstimos. Para ver mais: <
http://www.araraquara.com/politica/politica_internaNOT.aspx?idnoticia=903376> Acesso em: 14 de outubro de 2015.

TABELA Nº 16 – Total de custos e receitas

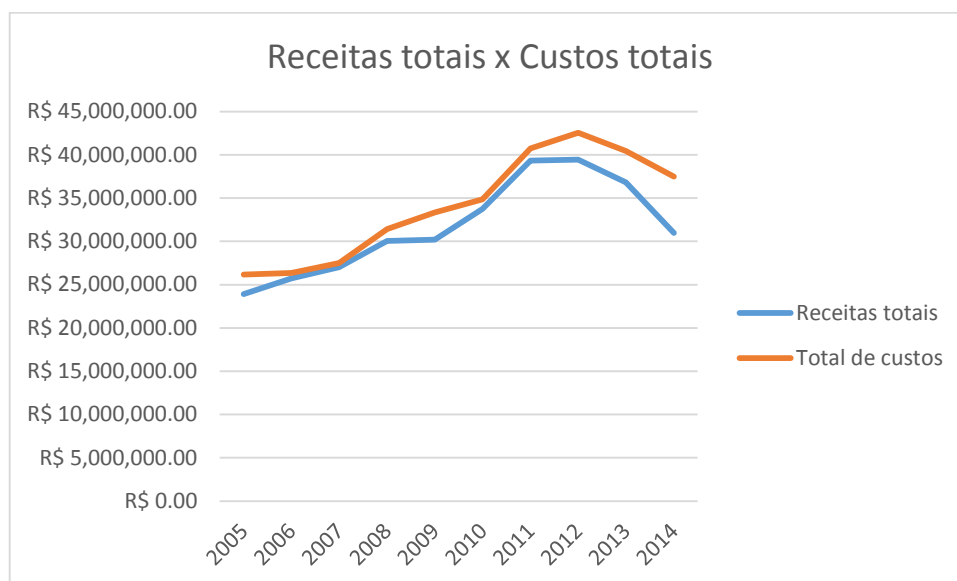
	2005	2006	2007	2008	2009
Receita dos transportes	R\$ 23.919.227,00	R\$ 25.713.465,00	R\$ 27.008.287,00	R\$ 30.035.945,00	R\$ 30.211.874,00
Receitas totais	R\$ 23.919.227,00	R\$ 25.713.465,00	R\$ 27.008.287,00	R\$ 30.035.945,00	R\$ 30.211.874,00
Custo dos serviços prestados	R\$ 19.799.114,00	R\$ 19.584.922,00	R\$ 20.050.025,00	R\$ 27.291.871,00	R\$ 29.130.761,00
(-) Dedução - PIS/COFINS	R\$ 875.983,00	R\$ 936.367,00	R\$ 981.650,00	R\$ 1.283.218,00	R\$ 1.387.398,00
(-)Vendas Canceladas/Desc. Inc.	R\$ 2.514.626,00	R\$ 2.837.522,00	R\$ 3.060.326,00	R\$ 1.626.923,00	R\$ 0,00
(-) Despesas Administrativas	R\$ 2.194.798,00	R\$ 1.863.095,00	R\$ 2.176.786,00	R\$ 503.788,00	R\$ 832.353,00
(-) Despesas Financeiras Líquidas	R\$ 769.794,00	R\$ 756.412,00	R\$ 936.895,00	R\$ 254.365,00	R\$ 76.047,00
(-)/(+) Venda Imobilizados	R\$ 354,00	R\$ 35.155,00	R\$ 0,00	R\$ 62.942,00	R\$ 0,00
(-) Provisão para Imposto de Renda	R\$ 0,00	R\$ 229.337,00	R\$ 210.494,00	R\$ 283.286,00	R\$ 177.713,00
(-) Provisão para CSLL	R\$ 0,00	R\$ 94.022,00	R\$ 87.028,00	R\$ 113.343,00	R\$ 74.402,00
(-)Receita de terceiros/IN.247/02	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 1.678.539,00
(-) Migração de Cred. Auttran/Prodata	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00
(-) Carta de Crédito	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00
(-) Descontos Concedidos	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00
(+) Outras recuperações	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00
Total de custos	R\$ 26.154.669,00	R\$ 26.336.832,00	R\$ 27.503.204,00	R\$ 31.419.736,00	R\$ 33.357.213,00
Resultado líquido do exercício	-R\$ 830.603,00	R\$ 951.496,00	R\$ 971.591,00	R\$ 1.274.146,00	R\$ 807.460,00

	2010	2011	2012	2013	2014
Receita dos transportes	R\$ 33.738.138,00	R\$ 37.139.849,00	R\$ 37.333.543,00	R\$ 35.352.508,00	R\$ 29.542.738,00
Receitas totais	R\$ 33.738.138,00	R\$ 39.347.192,00	R\$ 39.437.438,00	R\$ 36.827.384,00	R\$ 30.988.428,00
Custo dos serviços prestados	R\$ 27.910.683,00	R\$ 30.977.021,44	R\$ 33.839.735,19	R\$ 31.782.376,00	R\$ 31.399.325,00
(-) Dedução - PIS/COFINS	R\$ 1.298.933,00	R\$ 1.285.335,00	R\$ 1.449.173,00	R\$ 615.321,00	R\$ 54.076,00
(-)Vendas Canceladas/Desc. Inc.	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00
(-) Despesas Administrativas	R\$ 855.219,00	R\$ 900.399,00	R\$ 959.375,00	R\$ 767.486,00	R\$ 682.392,00
(-) Despesas Financeiras Líquidas	R\$ 144.952,00	R\$ 263.805,00	R\$ 475.794,00	R\$ 1.246.486,00	R\$ 522.908,00
(-)/(+) Venda Imobilizados	R\$ 0,00	(+) R\$ 815.375,00	(+) R\$887.096	R\$ 0,00	(+)R\$150.756,00
(-) Provisão para Imposto de Renda	R\$ 355.738,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00
(-) Provisão para CSLL	R\$ 140.067,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00
(-)Receita de terceiros/IN.247/02	R\$ 4.166.598,00	R\$ 4.679.214,00	R\$ 4.804.094,00	R\$ 4.913.959,00	R\$ 4.399.137,00
(-) Migração de Cred. Auttran/Prodata	R\$ 1.371,00	R\$ 2.019.419,00	R\$ 34.767,00	R\$ 27.862,00	R\$ 15.561,00
(-) Carta de Crédito	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 968.953,00	R\$ 1.080.082,00	R\$ 402.602,00
(-) Descontos Concedidos	R\$ 0,00	R\$ 602.115,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00
(+) Outras recuperações	R\$ 0,00	(+) R\$1.391.948,00	(+) R\$1.216.799,00	(+)R\$1.474.876,00	(+)R\$1.294.934,00
Total de custos	R\$ 34.873.561,00	R\$ 40.727.308,44	R\$ 42.531.891,19	R\$ 40.433.572,00	R\$ 37.476.001,00
Resultado líquido do exercício	R\$ 1.667.066,00	-R\$ 9.543,21	-R\$ 2.425.005,06	-R\$ 3.065.455,00	-R\$ 3.231.016,00

(Fonte: Elaboração própria, dados do site da Companhia Tróleibus de Araraquara.)

Através de um gráfico é possível ter uma noção mais clara sobre a relação de receitas e custos da CTA.

GRÁFICO Nº 2 – Receitas totais x Custos totais



(Fonte: Elaboração própria, dados do site da Companhia Tróleibus de Araraquara.)

No gráfico nº 2 fica evidente uma situação contábil insustentável e que nenhuma empresa conseguiria operar, isto é, ter custos acima das receitas. É particularmente curioso esse resultado porque o transporte público é um tipo de serviço que não é tão vulnerável as oscilações cíclicas da economia, recebe antecipadamente já que os passageiros pagam previamente a utilização e há bastante facilidade para calcular o valor da passagem, uma vez que não existem grandes oscilações nos itens que compõem o preço.

O poder público ao longo da última década, ao perceber tal situação, criou e ou repassou algumas receitas adicionais que não provenientes do transporte para a CTA. Entretanto, ao retirar posteriormente essas verbas agravou a situação contábil da empresa.

TABELA Nº 17 – Pedágio de Bueno de Andrada

2008	2009	2010	2011
R\$ 931.559,00	R\$ 1.769.403,00	R\$ 283.250,00	R\$ 0,00

(Fonte: Elaboração própria, dados do site da Companhia Tróleibus de Araraquara.)

TABELA Nº 18 – Terminal Rodoviário

2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
R\$ 921.567,00	R\$ 995.442,00	R\$ 1.060.167,00	R\$ 1.111.881,00	R\$ 114.946,00	R\$ 1.171.411,00	R\$ 1.211.688,50	R\$ 505.795,52	R\$ 0,00

(Fonte: Elaboração própria, dados do site da Companhia Tróleibus de Araraquara.)

TABELA Nº 19 – Terminal de integração

2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
R\$ 102.383,00	R\$ 100.717,00	R\$ 102.522,00	R\$ 85.327,00	R\$ 136.954,00	R\$ 145.243,00	R\$ 158.914,66	R\$ 163.654,77	R\$ 167.387,00	R\$ 194.763,00

(Fonte: Elaboração própria, dados do site da Companhia Tróleibus de Araraquara.)

As verbas provenientes do aluguel para o comércio de pequenas lojas no espaço do terminal de integração foi a única das receitas não provenientes diretamente do transporte que não foram retiradas da CTA, mas também é uma das que tem o menor valor, uma média de aproximadamente R\$150 mil reais por ano. Já as verbas provenientes do pedágio de Bueno de Andrada, e do terminal rodoviário cujos montantes são bastante superiores foram repassadas para órgãos da prefeitura respectivamente no ano de 2011 e 2013.

TABELA Nº 20 – Resultado líquido sem outras receitas

	2005	2006	2007	2008	2009
Terminal de integração	R\$ 102.383,00	R\$ 100.717,00	R\$ 102.522,00	R\$ 85.327,00	R\$ 136.954,00
Terminal rodoviário	R\$ 921.567,00	R\$ 995.442,00	R\$ 1.060.167,00	R\$ 1.111.881,00	R\$ 114.946,00
Pedágio	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 931.559,00	R\$ 1.769.403,00
Somatório	R\$ 1.025.955,00	R\$ 1.098.165,00	R\$ 1.164.696,00	R\$ 2.130.775,00	R\$ 2.023.312,00
Resultado líquido sem outras receitas	-R\$ 1.856.558,00	-R\$ 146.669,00	-R\$ 193.105,00	-R\$ 856.629,00	-R\$ 1.215.852,00

	2010	2011	2012	2013	2014
Terminal de integração	R\$ 145.243,00	R\$ 158.914,66	R\$ 163.654,77	R\$ 167.387,00	R\$ 194.763,00
Terminal rodoviário	R\$ 1.171.411,00	R\$ 1.211.688,50	R\$ 505.795,52	R\$ 0,00	R\$ 0,00
Pedágio	R\$ 283.250,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00	R\$ 0,00
Somatório	R\$ 1.601.914,00	R\$ 1.372.614,16	R\$ 671.462,29	R\$ 169.400,00	R\$ 196.777,00
Resultado líquido sem outras receitas	R\$ 65.152,00	-R\$ 1.382.157,37	-R\$ 3.096.467,35	-R\$ 3.234.855,00	-R\$ 3.427.793,00

(Fonte: Elaboração própria, dados do site da Companhia Tróleibus de Araraquara.)

Com a tabela nº 20 é possível mostrar que sem as receitas não provenientes do transporte, haveria déficit nos anos 2006 a 2009 e os anos de 2005, 2011 a 2014 o déficit seria ainda maior. Além de todos os apontamentos feitos sobre as quedas no que se refere as receitas durante todo o trabalho, há um último elemento importante. As linhas de ônibus da Paraty cruzam e passam em diversos pontos da cidade onde as linhas da CTA operam, captando passageiros sem que existam maiores questionamentos.

Do ponto de vista dos custos, não há nada muito diferente na estrutura da CTA em relação a outras empresas de transportes viáveis do ponto de vista econômico. Contudo, diferentemente do que acontece na grande maioria das cidades brasileiras em que só há

uma empresa prestando um serviço público através da concorrência em licitações, com exceção de São Paulo e outras cidades de grande porte que contam com mais de uma empresa de transporte; Araraquara possui duas empresas de transporte.

Essas grandes cidades que possuem mais que uma empresa operando o transporte público, devido a diferença de potencial de lucratividade das diferentes linhas – medidas através do IPK (Índice de Passageiros por Quilometro) – contam com Câmaras de Compensação para repartir os lucros auferidos e impedir que nenhuma empresa fique em posição substancialmente desfavorável. Na maioria das cidades, os serviços públicos são ofertados apenas por uma empresa, os chamados Monopólios Naturais, é por isso que não há duas empresas de eletricidade, por exemplo, porque os investimentos necessários são muito elevados e os custos marginais são muito baixos.

Em Araraquara, existe uma particularidade na forma como o sistema de transportes está estruturada que não é evidente para todas as pessoas mas que carrega em si o germe para o progressivo e gradual processo de falência da Companhia Troleibus de Araraquara. A Viação Paraty opera 6 linhas no transporte público municipal em linhas que não foram escolhidas ao acaso. Os bairros: Indaiá, Jardim Ieda, Serra Azul, Adalberto Roxo, Selmi-Dei, Yolanda, Ópice, Jardim Santa Lúcia bem como os respectivos trajetos e conexões (terminal rodoviário, centro e terminal central de integração) constituem áreas periféricas da cidade em que o uso do transporte público é bastante superior a áreas cuja renda per capita é maior, tornando assim, essas linhas as mais rentáveis ou lucrativas para o transporte público.

Adicionalmente a isto, existe um segundo mecanismo, criado nos anos 2000, que é o principal responsável pelo significativo aumento nos custos da CTA e também pela falência gradual da empresa pública que é o chamado Sistema de Bilhete Único. O grande volume de passageiros trazidos da zona norte da cidade cujo valor das passagens foi pago integralmente para a Viação Paraty são levados até o Terminal Central de Integração e de lá são redistribuídos através dos ônibus da CTA para os diversos pontos da cidade sem haver uma nova cobrança por isso.

Esse mecanismo camuflado e bastante prejudicial para a Companhia Troleibus de Araraquara é conhecido há muito tempo pelos trabalhadores e por variadas diretorias que passaram pela CTA. Entretanto Elias Chediek, atualmente vereador do município, afirmou em audiência pública na Comissão de Transportes da Câmara Municipal de

Araraquara em 2013 que a pressão que sofreu quando afirmou que queria reaver as linhas da Paraty foi tão grande que o levou a ser destituído do cargo de presidente da CTA em 1996¹².

¹² <<https://www.youtube.com/watch?v=f-5Vzjnvw7I>> Acesso em: 20 de outubro de 2015

Considerações Finais

As evidências apresentadas neste trabalho demonstram que a Companhia Tróleibus de Araraquara foi desfavorecida de diversas formas e em várias oportunidades de aumentar sua receita, por opções políticas que ocorrem desde a década de 80. No primeiro capítulo foi debatido que o fortalecimento do ideário neoliberal sobre a consciência da população brasileira, ano após ano, favoreceu a defesa do projeto privatista que se respalda no argumento principal da eficiência econômica da iniciativa privada. Entretanto, essa suposta ineficiência das autarquias não é investigada a fundo pela opinião pública que não sabe o que acontece para que as estatais cheguem ao ponto de sucateamento de seus serviços e produtos, fato este denunciado há algum tempo por vários especialistas. Dessa mesma forma, o diagnóstico propositalmente simplista feito pelo poder público local que respalda a privatização camufla o gradual processo de falência da CTA decorrente de motivações duvidosas que oneraram as finanças companhia.

Se por um lado, a privatização da CTA é usada como formação de caixa para pagamento de dívidas ou despesas de forma paliativa, ou seja, sem resolver estruturalmente o problema do município que está muito endividado. Por outro lado, esta política de venda de patrimônio público enfraquece o Estado. Isso é bastante grave em um país de capitalismo tardio já que o Estado cumpre o papel de ser o principal motor do desenvolvimento. Além disso, ficam comprometidas, a capacidade de fazer políticas públicas, gerar receitas para o governo, desemprega uma grande quantidade de trabalhadores, e coloca um serviço público para ser operado sob a lógica do lucro e, deste modo, o atendimento ao serviço de transporte coletivo para a população ficará como segunda prioridade, o que reduzirá ainda mais a eficiência e a qualidade do serviço.

Referências Bibliográficas

ANDERSON, Perry. (In SADER, Emir & GENTILI, Pablo (orgs.) Pós-neoliberalismo: as políticas sociais e o Estado democrático. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1995

BATISTA, Paulo Nogueira. O Consenso de Washington: A visão neoliberal dos problemas latino-americanos. Caderno Dívida Externa nº 6, 2º ed., PEDEX, São Paulo, 1994.

BIONDI, Aloysio O Brasil Privatizado – Um Balanço do Desmonte do Estado. São Paulo: Editora Fundação Perseu Abramo, 2003.

FERNANDES, Florestan. A Revolução burguesa no Brasil: ensaio de interpretação sociológica. Rio de Janeiro: Zahar, 1976

FERREIRA, Jorge e DELGADO, Lucilia de Almeida N. (Org.) O Brasil Republicano, Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003.

FURTADO, Celso. Formação econômica do Brasil, 22 ed., São Paulo: editora Nacional, 1987.

GENNARI, Adilson Marques. Globalização, neoliberalismo e abertura econômica no Brasil nos anos 90. Pesquisa & Debate (PUCSP. 1985. Impresso), São Paulo, v. 13, n.21, p. 30-45, 2002.

GENNARI, Adilson Marques. Mundialização do capital e reformas privatizantes no Brasil e na Inglaterra no final do século vinte. Bruxelas: In: V Congresso Europeo CEISAL de latinoamericanistas, 2007.

HARVEY, David A Produção Capitalista do Espaço. 1ª ed. São Paulo: Annablume, 2005.

HARVEY, David Cidades Rebeldes. 1ª ed. São Paulo: Boitempo, 2013.

HARVEY, David O direito à cidade publicado na New Left Review, n. 53, 2008.

Junior Rocha, Mario. Privatização da CMTC: questões a considerar sobre eficiência. São Paulo, TCC/UNICAMP, 1995

SERRA, Jose Ciclos e mudanças estruturais na economia brasileira do após-guerra. Revista de Economia Política, Vol 2/2, nº 6, 1982

TELAROLLI, Rodolpho Para uma História de Araraquara – 1800-2000. São Paulo: Editora Unesp, 2003.

Anexos

Anexo A – Balanço Operacional 2005/2006

COMPANHIA TROLEIBUS ARARAQUARA CNPJ nº 43.956.028/0001-00 Relatório da Diretoria Srs. acionistas, em cumprimento das disposições dos Estatutos Sociais apresentamos-lhes o Balanço Patrimonial e demais demonstrações Financeiras correspondentes ao exercício encerrado em 31/12/2006.											
Balanço Patrimonial em 31 de Dezembro de 2006 e 2005 (Valores em inteiros de Reais)					Demonstração do Resultado do Exercício-R\$						
2006		2005		2006		2005		2006		2005	
Ativo				Passivo				Receita dos Transportes			
Circulante - Total		4.570.357		3.215.311		3.494.893		8.719.377		25.713.465	
Caixas, Bancos, Aplicações Financeiras		863.344		736.431		1.296.817		1.033.955		995.442	
Contas/Chs. a Receber, Adiantamentos		2.732.795		1.432.862		46.061		34.460		100.717	
Impostos e Contribuições a Recuperar		101.350		72.685		34.945		300.441		26.809.624	
Almoxarifado		867.628		758.117		(34.945)		(300.441)		936.367	
Valores a Imobilizar		-		209.141		-		(205.053)		875.983	
Despesas Exercícios Seguintes		5.240		6.075		-		-		2.837.522	
Realizável a Longo Prazo - Total		17.768		26.964		53.290		5.865.118		21.552.568	
Depósitos Judiciais		17.768		26.964		230.119		-		19.584.922	
Permanentemente - Total		2.052.035		2.067.410		74.201		68.952		3.450.813	
Investimentos: Ações de Outras Empresas		13.562		13.562		371.250		361.110		2.514.626	
Imobilizado: Biblioteca		8.383		7.255		1.344.821		1.280.485		23.035.735	
Abrigos para Usuários		29.699		29.699		75.568		75.043		21.552.568	
Telefones/Fax		17.726		17.310		364		254		19.584.922	
Terrenos e Prédios		181.378		239.896		1.223		-		19.799.114	
Máquinas, Equipamentos e Ferramentas		481.734		477.253		1.179		-		3.450.813	
Móveis, Utensílios, Instalações		789.109		734.707		7.124.774		158.184		2.194.798	
Beneficiários em Bens de Terceiros		1.186.445		1.181.884		131.784		158.184		756.412	
Veículos		3.676.492		4.302.600		-		-		228.651	
Rede Aérea		-		75		-		-		276.231	
Poço Artesiano		32.125		32.125		-		-		1.059.957	
Lavador		85.933		85.933		-		-		(934.907)	
Ambulatório Médico		6.282		6.282		691.479		-		250.053	
Depreciação Acumulada		(4.456.833)		(5.057.110)		6.301.511		-		35.155	
Total Geral do Ativo		6.640.160		5.309.685		10.619.667		8.877.561		1.274.855	
Patrimônio Líquido: Capital		1.905.960		1.905.960		-		-		(830.603)	
Reserva de Ressarcimento		-		494.836		-		-		229.337	
Resultado de Exercícios Anteriores		(1.363.127)		-		-		-		94.022	
Lucro à Disposição da Diretoria		951.496		-		-		-		951.496	
Lucros Acumulados		(5.478.836)		(5.968.672)		-		-		(830.603)	
Total do Passivo a Descoberto		(3.979.507)		(3.567.876)		-		-		-	
						Resultado da Variação do Circulante					
						2006		2005		Variação	
						4.570.357		3.215.311		1.355.046	
						3.494.893		8.719.377		(5.224.484)	
						1.075.464		(5.504.066)		6.579.530	
Demonstração das Mutações do Patrimônio Líquido em Inteiros de Reais					Lucros Acumulados						
Capital Social		Corr. Mon. do Capital		Res. de Ressarcim.		Res. de Exerc. Anteriores		Lucros Acumulados		Total	
Saldo em 01/01/2005		1.905.960		494.836		-		(5.188.068)		(2.737.272)	
Saldo em 31/12/2005		1.905.960		494.836		-		(5.968.672)		(3.567.876)	
Saldo em 31/12/2006		1.905.960		-		-		(1.363.127)		(4.522.340)	
Notas Explicativas às Demonstrações Financeiras - 31/12/2006 (Inteiros de Reais): 1. As demonstrações financeiras foram apuradas nos termos da legislação societária e pelas normas da legislação fiscal. 2. As receitas e as despesas foram reconhecidas pelo regime de competência. 3. No almoxarifado os valores foram apurados pelo custo médio de aquisição. 4. As despesas de depreciação foram calculadas nos termos da legislação fiscal e											
Parecer do Conselho Fiscal: Srs. Acionistas: Os membros efetivos do Conselho Fiscal da Cia. Troleibus Araraquara, cumprindo determinações Legais e Estatutárias, examinaram o Balanço Patrimonial e Demonstrações Fi-											
consideradas sempre os prazos de vida útil dos bens. 5. O Cap. Social é de R\$ 1.905.960 representado por 13.614.000 ações ON sem valor nominal. 6. A empresa procedeu à apuração anual dos resultados nos termos do art. 2º da Lei 9430/96 e art. 10 e 13 da Instr. Norm. 93/97. 7. A empresa mantém bens em comodato com a Pref. Munic. de Araraquara, cujos valores se encontram controlados em apartado. 8. Aquisição por Arrendamento Mercantil											
nanceiras correspondentes ao Exercício e Atos da Diretoria, findos em 31/12/2006, tendo encontrado tudo em perfeita ordem. São de parecer que devem merecer a aprovação dos Srs. Acionistas. Araraquara, 24/1/2007.											
Diretoria e Profissional			Contábil Responsável			Conselheiros Fiscais			Conselheiros Fiscais		
Nilson Roberto de Barros Carneiro			Luiz Antonio Velludo			José Eduardo Oliveira			Hamilton Nelson Osório David		
Dir. Presidente, CPF 895.630.428-91			Dir. Administrativo, CPF 551.994.458-04			Dir. Financeiro, CPF 078.804.508-31			Dir. Técnico, CPF 077.953.678-95		
									Braz Antonio Zambrano		
									Téc. Contabilidade, CRC 1SP020402/O-8		

Anexo B – Balanço Operacional 2007/2008

2008		2007		2008		2007	
Ativo		Passivo		Receita do Terminal Rodoviário	30.035.945	Receita do Terminal de Integração	27.008.287
Circulante - Total	5.215.226	Circulante - Total	5.282.666	Receita do Pedágio	85.327	Receita Bruta de Serviços	32.164.712
Caixa, Bancos, Aplicações Financeiras	253.876	Forneced., Contas a Pagar e Adiantam.	1.112.453	(-) Dedução - PIS/COFINS	1.283.218	(-) Vendas Canceladas/Desc. Inc.	1.283.218
Contas/Valores a Receber e Adiantam.	1.654.968	Parcelamento PAEX	1.436.937	(-) Custo dos Serviços Prestados	27.291.871	(-) Despesas Operacionais: Desp. Administr.	503.788
Impostos e Contribuições a Recuperar	19.271	Encargos Sociais a Recolher	400.596	(-) Despesas Operacionais: Desp. Administr.	254.365	(-) Despesas Operacionais: Desp. Administr.	936.895
Almoxaridado	940.651	Salários e Honorários da Diretoria a Pagar	437.324	(+) Outras Receitas/Recuperações	531.220	(-) Despesas Não Operacionais	2.050
Imóveis a Comercializar	2.322.502	Tributos e Contribuições a Recolher	147.016	(-) Perda na Venda Imobilizado	62.942	(-) Perda na Venda Imobilizado	62.942
Despesas Exercícios Seguintes	23.959	Contratos de Prest. Serv. e Outras Avenças	305.250	(+) Resultado Operacional	1.735.767	(+) Resultado Operacional	1.735.767
Não Circulante - Total	14.438.518	Provisões p/Érris e Encargos Sociais	1.418.090	(-) Despesas Não Operacionais	2.050	(-) Despesas Não Operacionais	2.050
Realizável a Longo Prazo - Total	107.525	Provisões p/Contingências	24.719	(-) Resultado Operacional	1.735.767	(-) Resultado Operacional	1.735.767
Depósitos Judiciais	107.525	Provisões p/IRPJ e CSLL	280	(+) Resultado Antes IR/CSLL	1.670.775	(+) Resultado Antes IR/CSLL	1.670.775
Investimentos - Total	-	Não Circulante - Total	11.207.699	(-) Provisão p/ l. Renda	283.296	(-) Provisão p/CSLL	113.343
Participações em Outras Empresas	-	Exigível a Longo Prazo - Total	11.207.699	(+) Res. Líquido do Exercício	1.274.146	(+) Res. Líquido do Exercício	971.971
Imobilizado - Total	14.321.522	Parcelamento PAEX	9.723.074	Total de Ações	80.150.470	Total de Ações	80.150.470
Imóveis e Beneficiárias	11.178.433	Contratos de Prest. Serv. e Outras Avenças	1.484.625				
Móveis, Instalações e Outros Bens	1.828.464	Patrimônio Líquido - Total	3.163.379				
Máquinas, Equipamentos e Ferramentas	490.503	Capital Social	11.221.066				
Veículos	5.745.673	Ajustes de Exercícios Anteriores	(5.880.306)				
Obras em Andamento	650.055	Lucros ou Prejuízos Acumulados	(8.057.687)				
(-) Deprec. e Amortizações Acumuladas	(5.571.605)	Total do Passivo	19.653.744				
Intangível - Total	678						
Direitos de Uso de Linhas Telefônicas	678						
Diferido - Total	8.792						
Gastos Pré-Operacionais - Pedágio	8.792						
Total do Ativo	19.653.744	Total do Passivo	19.653.744				
Demonstração do Fluxo de Caixa em 31 de Dezembro de 2008 - R\$							
Atividade Operacionais - (+) Lucro líquido	1.274.146	Atividade Operacionais - (+) Lucro líquido	1.274.146				
Ajustes por: (+) Depreciações e Amortizações	828.110	Ajustes por: (+) Depreciações e Amortizações	828.110				
(+) (Aumento) Redução em contas a receber	1.784.174	(+) (Aumento) Redução em contas a receber	1.784.174				
(+) (Aumento) Redução em Outros Créditos	(5.319)	(+) (Aumento) Redução em Outros Créditos	(5.319)				
(+) (Aumento) Redução em Impostos a Recuperar	132.204	(+) (Aumento) Redução em Impostos a Recuperar	132.204				
(+) (Aumento) Redução em Estoque	(2.013.381)	(+) (Aumento) Redução em Estoque	(2.013.381)				
(+) (Aumento) Redução de Despesas Antecipadas	(23.959)	(+) (Aumento) Redução de Despesas Antecipadas	(23.959)				
(+) (Aumento) Red. de Vr. transferido p/Realizável a L.Prazo	(62.009)	(+) (Aumento) Red. de Vr. transferido p/Realizável a L.Prazo	(62.009)				
(+) Result.apur. na venda/baixa de Ativos Permanentes	(63.013)	(+) Result.apur. na venda/baixa de Ativos Permanentes	(63.013)				
(+) Aumento (Redução) em fornecedores	(712.296)	(+) Aumento (Redução) em fornecedores	(712.296)				
(+) Aumento (Redução) em Obrigações Sociais	142.789	(+) Aumento (Redução) em Obrigações Sociais	142.789				
(+) Aumento (Redução) em Obrigações Fiscais	59.840	(+) Aumento (Redução) em Obrigações Fiscais	59.840				
(+) Aumento (Redução) em Outras Obrigações	(39.936)	(+) Aumento (Redução) em Outras Obrigações	(39.936)				
(+) Aumento (Redução) das Provisões Diversas	131.312	(+) Aumento (Redução) das Provisões Diversas	131.312				
(+) Aumento (Redução) das transf. p/Obrigações de L.Prazo	289.415	(+) Aumento (Redução) das transf. p/Obrigações de L.Prazo	289.415				
(+) Provisões p/Imposto de Renda e Contribuição Social	396.629	(+) Provisões p/Imposto de Renda e Contribuição Social	396.629				
(+) Caixa líquido gerado pelas atividades operacionais	1.630.704	(+) Caixa líquido gerado pelas atividades operacionais	1.630.704				
Atividade de Investimentos: (+) Valor/baixa de investimentos	13.522	Atividade de Investimentos: (+) Valor/baixa de investimentos	13.522				
(+) Recebimentos por venda/baixa de ativos permanentes	359.028	(+) Recebimentos por venda/baixa de ativos permanentes	359.028				
(-) Aquisição de ativo imobilizado	(2.783.494)	(-) Aquisição de ativo imobilizado	(2.783.494)				
(-) Valor de aquisição aplicados no Ativo Diferido	(9.944)	(-) Valor de aquisição aplicados no Ativo Diferido	(9.944)				
(-) Valor de empréstimos concedidos	(399.024)	(-) Valor de empréstimos concedidos	(399.024)				
(-) Aplicações em renda fixa	(9.492.257)	(-) Aplicações em renda fixa	(9.492.257)				
(-) Caixa líquido gerado nas atividades de investimentos	(3.313.129)	(-) Caixa líquido gerado nas atividades de investimentos	(3.313.129)				
Total das Atividades	(1.682.425)	Total das Atividades	(1.682.425)				
Aumento (Redução) no Caixa e Equivalentes:		Aumento (Redução) no Caixa e Equivalentes:					
Caixa e equivalentes no início do ano	1.936.301	Caixa e equivalentes no início do ano	1.936.301				
Caixa e equivalentes no fim do ano	253.876	Caixa e equivalentes no fim do ano	253.876				
(-) Aumento (redução) no Caixa e Equivalentes	(1.682.425)	(-) Aumento (redução) no Caixa e Equivalentes	(1.682.425)				
<p>constituída levando-se em conta a legislação em vigor e provisionadas em obediência ao regime de competência. b) Provisão p/Contingências: Estão provisionadas apenas 01 processo civil e 01 trabalhista, ambos em fase final de resolução. Um relatório de Controle de Processos, emitido pelo Departamento Jurídico em 4/11/08, apontou em andamento 43 processos civis e 58 trabalhistas. Dada a ausência de condições técnicas prémissas de parecer jurídico não houve condições para a avaliação do "quantum" a ser contabilizado a título de contingências. 11. Outras Informações: (a) Comodatário: A Cia. mantém vários contratos de cessão a uso de bens, tanto como Cedente, como Cessionária, os quais se encontram registrados em grupos e contas próprias. b) Resultados não Operacionais: Referem-se, principalmente ao resultado obtido na alienação de bens móveis e de baixa de bens por obsolescência e sinistros. c) Lei nº 11.638/07: Em 28/12/07 foi promulgada a Lei 11.638/07, que altera, revoga e introduz novos dispositivos à lei das S/A's, notadamente em relação ao cap. XV, sobre matéria contábil, que entra em vigor a partir do exercício que se inicia em 1º/1/08. Essa lei teve, principalmente, o objetivo de atualizar a legislação societária brasileira/possibilitar o processo de convergência das práticas contábeis adotadas no Brasil c/ as exigidas pelas normas internacionais de contabilidade e permitir que novas normas e procedim. contábeis sejam expedidos pela Comissão de Valores Mobiliários em consonância c/ os padrões internacionais de contabilidade. Com a publicação da MP 449, no D.O.U. em 4/12/2008, foi instituído o Reg. Trib. de Transição - RTT (arts. 15 a 22), válido p/ os anos-calendário de 2008 e 2009, criou-se uma norma transitória até que seja aprovada a legis. definitiva aplicável, permanecendo, então, as normas vigentes em 31/12/07. Também, segundo o Comitê de Pronunciamentos Contábeis, responsável p/ centralizar a normatização das mudanças estabelecidas pela Lei 11.638/07, os novos moldes dos balanços patrim. são, por enquanto, obrigatórios às empresas de cap. aberto, de grande porte (c/aturamento acima de R\$ 300 milhões) ou c/ativos superiores a R\$ 240 milhões.</p>							
<p>Parcer do Conselho Fiscal: Srs. Acionistas: Os membros efetivos do Conselho Fiscal da Cia. Troleibus Araraquara, cumprindo determinações Legais e Estatutárias, examinaram o Balanço Patrimonial e Demonstrações Financeiras correspondentes ao Exercício e Atos da Diretoria, findos em 31/12/2008, tendo encontrado tudo em perfeita ordem. São de parecer que devem merecer a aprovação dos Srs. Acionistas. Araraquara/SP, 30/1/2009.</p>				<p>Conselheiros Fiscais: Foad Haddad - CPF 011.879.298-91 Weenis Dias Macieira - CPF 011.976.228-53 Jurandir Cândido Mendes Martins - CPF 425.606.248-34</p>			
<p>Diretoria e Profissional: Paulo Alfredo Rodrigues de Silva Dir. Presidente, CPF 745.632.118-34</p>		<p>Reginaldo Gibim Dir. Finan., CPF 044.975.158-93</p>		<p>Rui Dagoberto Marchesi Dir. Adm., CPF 038.756.968-59</p>		<p>Marcelo Eduardo Lopes Dir. Jur., CPF 026.317.348-82</p>	
<p>Contábil Responsável Dir. Téc., CPF 084.002.878-43</p>				<p>Adriana H. de Abreu Esp. Santo Contadora, CRC SP 208.224/O-9</p>			

Anexo C – Balanço Operacional 2009/2010

COMPANHIA TROLEIBUS ARARAQUARA				
CNPJ nº 43.956.028/0001-00				
Relatório da Diretoria				
Senhores acionistas: Em cumprimento dos Estatutos Sociais apresentamos-lhes o Balanço Patrimonial e demais demonstrações Financeiras do exercício encerrado em 31/12/2010.				
Balanço Patrimonial em 31/12/2010 e 2009 - Valores em Inteiro de Reais				
	2010	2009	2010	2009
Ativo			Passivo	
Ativo Circulante - Total	6.294.148	5.198.095	Passivo Circulante - Total	5.863.933
Caixa e equivalentes de Caixa	1.361.939	438.867	Fornecedores, Contas a Pagar e Adiantam.	1.600.457
Contas/Valores a Receber e Adiantamentos	2.912.087	1.801.459	Impostos e Contribuições Parcelados	665.584
Impostos e Contribuições a Recuperar	2.200	2.200	Encargos Sociais a Recolher	726.318
Almoxnarfiado	701.057	602.329	Salários e Honorários da Diretoria a Pagar	523.296
Imóveis a Comercializar	1.175.908	2.322.592	Tributos e Contribuições a Recolher	134.647
Despesas antecipadas	106.189	30.738	Contratos de Prest. Serv. e Outras Avenças	305.250
Valores a Recuperar	34.769	-	Provisões para Férias e Encargos Sociais	1.760.886
Ativo Não Circulante - Total	13.792.210	14.220.961	Passivo Não Circulante - Total	8.584.521
Realizável a Longo Prazo	253.070	240.930	Impostos e Contribuições Parcelados	7.674.697
Imobilizado	13.531.974	13.972.535	Contratos de Prest. Serv. e Outras Avenças	874.125
Intangível	7.167	7.496	Provisão para Contingências	35.698
Total do Ativo	20.086.359	19.419.056	Patrimônio Líquido - Total	5.637.905
Demonstração das Mutações do Patrimônio Líquido em 31/12/2010 - R\$				
	Capital Res. Res. de Lucros/Prejs.			
	Realizado	Cap. Lucros Acumulados	Total	
Saldo em 31/12/09	11.221.066	-	(7.250.226)	3.970.840
Lucro Líq. do Exerc.	-	-	1.667.066	1.667.066
Saldo em 31/12/10	11.221.066	-	(5.583.160)	5.637.906
Notas Explicativas: 1. Contexto operacional: A CTA é uma sociedade de economia mista p/ações, criada por Lei Mun. 6504/06, e tem por objetivo prestar um serviço eficiente na gestão e operação do transporte coletivo municipal, na adm. de terminais de passageiros, na locação de móveis e imóveis. Foi transferido p/a Secr. Mun. de Trânsito e Transp. através da Lei Mun. 7.161/09 a operacionalidade da Praça de Pedágio da Vicinal Graciano da Ressurreição Afonso no Distrito de Buena de Andrade, e através da Lei Mun. 7.991/10 será transferido no ano de 2011, toda a operacionalidade do Term. Rodoviário. 2. Apresentação das Demonstr. Financeiras: As D.F. da Empresa foram elaboradas de acordo c/as práticas contábeis adotadas no Brasil, as quais abrangem a legislação societária (Lei das S.A.s), os pronunciamentos, as orientações e as interpretações emitidas p/Comitê de Pronunciamentos Contábeis e normas do Cons. Fed. de Contabilidade. 3. Resumo das principais práticas contábeis: a. Auração do Resultado: As receitas e despesas foram apropriadas p/regime de competência. b. Ativo Circul. e Não Circul.: Demonstrados pelos valores de realização e, quando aplicável, acrescidos dos rendimentos auferidos até a data do balanço. c. Estoque: Estão avaliados p/custo médio de aquisição. As quantidades físicas e financeiras dos itens constantes em almoxarifado, são determinadas por levantamentos físicos (inventário) realizados por ocasião do encerramento das demonstr. contábeis. d. Imobilizado: Demonstrado ao custo corr. monetariamente, relativamente aos bens adquiridos até 31/12/95, e pelo custo de aquisição dos bens adquiridos após esta data. As deprec. e amortiz. acumuladas, estão calculadas p/método linear, a taxas estabelecidas em função do Parcer do Conselho Fiscal: Srs. Acionistas: Os membros efetivos do Cons. Fiscal da Cia. Troleibus Araraquara, cumprindo determinações Legais e Estatutárias, examinaram o Balanço Patrimonial e Demonstr. Financeiras correspondentes ao Exercício e Atos da Diretoria, finds em 31/12/10, tendo Diretoria: Cel. Res. PM Joel Marco Carrera - Diretor Presidente, CPF 279.838.978-04; Leonel Peixe - Diretor Financeiro, CPF 980.904.458-53; Nicanor Rocha Silveira - Diretor Jurídico, CPF 000.539.488-07; Nelson Brito dos Santos - Diretor Técnico, CPF 282.346.420-49; Profissional Contábil Responsável: Cristiane da Silva Medeiros Nunes - T.C. CRC 1SP 285666/O-6				

Anexo D – Balanço Operacional 2011/2012

Cia Troleibus Araraquara				
CNPJ nº 43.956.028/0001-00				
Balanço Patrimonial em 31 de Dezembro de 2012 e 2011 - R\$				
	2012	2011	2012	2011
ATIVO			PASSIVO	
Ativo Circulante-Total	4.968.676	6.092.555	Passivo Circulante-Total	9.007.883
Caixa e equivalentes de Caixa	504.807	824.073	Fornecedores, Contas a Pagar e Adiantamentos	2.751.564
Contas/Valores a Receber e Adiantamentos	3.227.535	2.515.784	Impostos e Contribuições Parcelados	757.368
Impostos e Contribuições a Recuperar	24.204	125.471	Encargos Sociais a Recolher	2.481.362
Almoxnarfiado	872.160	771.225	Salários e Honorários da Diretoria a Pagar	588.840
Imóveis a Comercializar	245.852	1.633.380	Financiamento Bens Ativo Imobilizado	241.594
Despesas antecipadas	52.141	187.850	Tributos e Contribuições a Recolher	124.272
Valores a Recuperar	41.977	34.773	Contratos de Prest Serv e Outras Avenças	0
Ativo Não Circulante-Total	15.364.780	16.008.595	Passivo Não Circulante-Total	2.062.883
Realizável a Longo Prazo	614.222	432.879	Impostos e Contribuições Parcelados	8.122.207
Imobilizado	23.800.984	23.405.043	Contratos de Prest Serv e Outras Avenças	5.682.814
(-) Depreciação	(9.051.104)	(7.836.494)	Financiamento Bens Ativo Imobilizado	568.875
Intangível	678	7.167	Provisão para Contingências	1.696.441
Total do Ativo	20.333.456	22.101.150	Patrimônio Líquido-Total	3.203.366
Demonstração do Fluxo de Caixa em 31 de Dezembro de 2012				
Atividades Operacionais				
(+) Lucro líquido		(2.425.005)		
Ajustes por: (+) Depreciações e Amortizações	1.214.610	(711.752)		
(+) (Aumento) Redução em Contas e Valores a Receber	(101.267)	(135.708)		
(+) (Aumento) Redução em Impostos e Contrib. a Recuperar	(100.934)	(135.708)		
(+) (Aumento) Redução em Estoque	(181.343)	(181.343)		
(+) (Aumento) Redução em Despesas Antecipadas	(7.205)	(15.391.916)		
(+) (Aumento) Redução em Valores a Recuperar	(181.343)	(15.391.916)		
(+) (Aumento) Redução em Realizável a Longo Prazo	(181.343)	(181.343)		
(+) (Aumento) Redução em Fornecedores	1.002.773	(176.090)		
(+) (Aumento) Redução em Encargos Sociais a Recolher	1.539.916	(176.090)		
(+) (Aumento) Redução em Salários e Honorários a Pagar	19.052	(305.250)		
(+) (Aumento) Redução em Tributos e Contribuições a Recolher	176.090	(305.250)		
(+) (Aumento) Redução em Prov. p/ Férias e Encargos Sociais	(305.250)			
(+) (Aumento) Redução em Despesas p/ Contingências	(305.250)			
(=) Caixa líquido gerado pelas atividades operacionais	452.666			
Atividades de Investimentos				
(+) (Aumento) Redução em ativo imobilizado	(389.452)			
(+) (Aumento) Redução em Imóveis a Comercializar	1.387.528			
(=) Caixa Líquido gerado nas atividades de Investimentos	998.076			
Atividades de Financiamento/Parcelamento				
(+) (Aumento) Redução em Impostos e Contribuições Parcelados	(420.333)			
(+) (Aumento) Redução em Contribuições Parcelados	(933.321)			
(+) (Aumento) Bens Ativo Imobilizado	(416.355)			
(=) Caixa Líquido gerado nas ativ. de Financiamentos	(1.770.009)			
(=) Aumento (redução) no Caixa e Equivalentes	(319.267)			
Caixa e equivalentes no início do ano	824.073			
Caixa e equivalentes no fim do ano	504.807			
Diretoria				
José Silvío Carvalho Prada - Dir. Presidente, CPF 685.823.158-72; Leonel Peixe - Dir. Financeiro, CPF 980.904.458-53; Márcio Eduardo dos Santos - Dir. Administrativo, CPF 081.322.468-37; Nicanor Rocha Silveira - Dir. Jurídico, CPF 000.539.488-07; Profissional Contábil Responsável: Cristiane da Silva Medeiros Nunes - T.C. CRC 1SP 285666/O-6				

Anexo E – Balanço Operacional 2013/2014

		Companhia Troleibus Araraquara		CNPJ nº 43.956.028/0001-00		Balanço Patrimonial em 31 de Dezembro de 2014 - R\$		2014		2013		Demonstração das Mutações do Patrimônio Líquido em 31/12/2014-R\$	
												Capital Lucros/Prejuízos	
												Total	
ATIVO		2014	2013	PASSIVO		2014	2013	Histórico	Realizado	Acumulados	Total		
Ativo Circulante-Total		7.116.063	3.992.310	Passivo Circulante-Total		12.406.359	10.328.164	Saldo em 31.12.2013	11.221.066	(11.083.154)	137.911		
Caixa e equivalentes de Caixa		456.550	292.097	Fornecedores, Contas a Pagar e Adiantamentos		4.888.576	4.884.594	Lucro Líquido do Exercício	-	(3.231.016)	(3.231.016)		
Contas/Valores a Receber e Adiantamentos		2.417.098	2.627.692	Impostos e Contribuições Parcelados		0	789.303	Saldo em 31.12.2014	11.221.066	(14.314.171)	(3.093.105)		
Impostos e Contribuições a Recuperar		1.055.135	74.894	Encargos Sociais a Recolher		4.307.707	1.782.287	Demonstração do Fluxo de Caixa em 31 de Dezembro de 2014					
Almoxarifado		734.577	677.564	Salários e Honorários da Diretoria a Pagar		625.587	590.854	Atividades Operacionais: (+) Lucro líquido					
Imoveis a Comercializar		245.852	245.852	Tributos e Contribuições a Recolher		653.508	483.148	Ajustes por:					
Despesas antecipadas		32.089	31.835	Provisões para Férias e Encargos Sociais		1.930.982	1.797.979	(+) Depreciações e Amortizações					
Despesas Diferidas Exercício Seguinte		2.132.296	0	Passivo Não Circulante-Total		10.855.658	8.085.443	(+/-) (Aumento) Redução em Contas e Valores a Receber					
Valores a Recuperar		42.457	42.377	Impostos e Contribuições Parcelados		9.587.428	6.216.853	(+/-) (Aumento) Redução em Valores a Receber					
Ativo Não Circulante-Total		13.052.858	14.559.208	Contratos de Prestação Serviços e Outras Avenças		475.875	511.125	(+/-) (Aumento) Redução em Estoques					
Realizável a Longo Prazo		461.028	603.816	Financiamento Bens Ativo Imobilizado		762.279	1.327.389	(+/-) (Aumento) Redução em Despesas Antecipadas					
Imobilizado		23.371.077	23.957.580	Provisão para Contingências		30.076	30.076	(+/-) (Aumento) Despesas Diferidas Exercícios Seguintes					
(-) Depreciação		-10.788.006	-10.002.866	Patrimônio Líquido-Total		-3.093.105	137.911	(+/-) (Aumento) Redução em Valores a Recuperar					
Intangível		8.760	678	Capital Social		11.221.066	11.221.066	(+/-) (Aumento) Redução em Realizável a Longo Prazo					
TOTAL DO ATIVO		20.168.912	18.551.518	Lucros ou Prejuízos Acumulados		-14.314.171	-11.083.155	(+/-) (Aumento) Redução em Despesas Antecipadas					
Demonstração do Resultado do Exercício		2014	2013	TOTAL DO PASSIVO		20.168.912	18.551.518	(+/-) (Aumento) Redução em Estoques					
Receita dos Transportes		29.542.738	35.352.508	Ativo Circulante e Não Circulante:				(+/-) (Aumento) Redução em Despesas Antecipadas					
Receita do Terminal de Integração		194.763	167.387	Demonstrados pelos valores de realização e, quando aplicável, acrescidos dos rendimentos auferidos até a data do balanço. c. Estoques: Avaliados pelo custo médio de aquisição. As quantidades físicas e financeiras dos itens constantes em almoxarifado, são determinadas por levantamentos físicos (inventário) realizados por ocasião do encerramento das demonstrações contábeis. d. Imobilizado: Demonstrado ao custo corrigido monetariamente, relativamente aos bens adquiridos após esta data. As depreciações e amortizações acumuladas, estão calculadas pelo método linear, as taxas estabelecidas em função do tempo de vida útil fixado por espécie de bens. Foram transferidos os bens do Pedágio de Bueno de Andradra para Prefeitura Municipal de Araraquara. e. Intangível: Demonstrado ao custo histórico, deduzido a amortização calculada pelo método linear. f. Passivo Circulante e Não Circulante: Demonstrados por valores conhecidos ou calculáveis acrescidos, quando aplicável dos correspondentes encargos e as variações monetárias. g. Obrigações Legais, Fiscais e Previdenciárias: Calculados com base nas alíquotas vigentes e provisionados em suas competências. Para a apuração do Imposto de Renda e da Contribuição Social foi adotado o regime de Lucro Real. 4) Parcelamentos Fiscais: Houve desistência dos parcelamentos já existentes na companhia para adesão ao parcelamento Lei 12996/2014. 5) Patrimônio líquido: a) Capital Social: O capital social de R\$11.221.065,74, dividido em 80.150.469,5714 de ações, todas ordinárias, nominativas e sem valor nominal, das quais 66.536.469,5714 ações, pertencem ao Município de Araraquara, o que lhe confere o controle acionário da Companhia. b) Prejuízos Acumulados: Apurou-se resultado negativo de R\$ 3.231.016. O valor será registrado a débito desta rubrica, para acúmulo do saldo existente no valor de R\$ 14.314.171, conforme determina o artigo 189 da Lei 6.404, de 15/12/1976. 6) Outras informações: a. Comodato: Manlêm contratos de uso de bens como Coforte e Cessionária, os quais se encontram registrados em grupos e contas próprias. b. Resultados Não Operacionais: Refere-se, principalmente ao resultado obtido na alienação de bens móveis e de baixa de bens por obsolescência e sinistros.									
Receita efetuada por Terceiros		3.646.693	986.022	(=) Receita Bruta de Serviços		33.384.194	36.506.917	(+/-) (Aumento) Redução em Provisões para Férias e Encargos Sociais					
(-) Dedução - PIS/COFINS		54.076	615.321	(-) Receitas de Terceiros /IN.247/02		4.399.137	4.913.959	(+/-) (Aumento) Redução dos Contratos de Prestação e Outras LP					
(-) Migração de Crédito Auttran/Prodata		15.561	27.862	(-) Receita de Terceiros /IN.247/02		4.399.137	4.913.959	(+/-) (Aumento) Redução das Provisões para Contingências					
(-) Carta de Crédito		402.602	1.080.082	(-) Migração de Crédito Auttran/Prodata		15.561	27.862	(=) Caixa líquido gerado pelas atividades operacionais					
(-) Contribuição Previdenciária sobre Receita		566.240	612.676	(-) Carta de Crédito		402.602	1.080.082	Atividades de Investimentos					
(=) Receita Líquida		27.946.578	29.256.017	(-) Contribuição Previdenciária sobre Receita		566.240	612.676	(+) Aquisição de ativo imobilizado					
(-) Custo dos Serviços Prestados		31.399.325	31.782.376	(=) Receita Líquida		27.946.578	29.256.017	(=) Caixa líquido gerado nas atividades de investimentos					
(=) Lucro Bruto		-3.452.748	-2.526.359	(-) Custo dos Serviços Prestados		31.399.325	31.782.376	Atividades de Financiamento/Parcelamento					
(-) Despesas Operacionais: Despesas Administrativas		682.382	767.486	(=) Lucro Bruto		-3.452.748	-2.526.359	(+/-) Impostos e Contribuições Parcelados					
Despesas Financeiras Líquidas		522.908	1.246.486	(-) Despesas Operacionais: Despesas Administrativas		682.382	767.486	(+/-) Impostos e Contribuições Parcelados					
(+) Outras Receitas/Recuperações		1.294.934	1.474.876	Despesas Financeiras Líquidas		522.908	1.246.486	(+/-) Financiamento Bens Ativo Imobilizado					
(=) Resultado Operacional		-3.363.113	-3.065.455	(+) Outras Receitas/Recuperações		1.294.934	1.474.876	(=) Caixa líquido gerado nas atividades de Financiamentos					
(-) Despesas não Operacionais		18.659	0	(=) Resultado Operacional		-3.363.113	-3.065.455	(+) Aumento (redução) no Caixa e Equivalentes					
(+) Ganho na Venda Imobilizado		150.756	0	(-) Despesas não Operacionais		18.659	0	Caixa e equivalentes no início do ano					
(=) Resultado Antes IR/CSLL		-3.231.016	-3.065.455	(+) Ganho na Venda Imobilizado		150.756	0	Caixa e equivalentes no fim do ano					
(=) Resultado Líquido do Exercício		-3.231.016	-3.065.455	(=) Resultado Antes IR/CSLL		-3.231.016	-3.065.455	456.550					
Total de Ações		80.150.470	80.150.470	(=) Resultado Líquido do Exercício		-3.231.016	-3.065.455	Parcer do Conselho Fiscal Os membros efetivos do Conselho Fiscal da Companhia, cumprindo determinações Legais e Estatutárias, examinaram o Balanço Patrimonial e Demonstrações Financeiras correspondentes ao Exercício e Atos da Diretoria, findos em 31/12/2014, tendo encontrado tudo em perfeita ordem. São de parecer que devem merecer a aprovação dos Srs. Acionistas, Araraquara, 31/01/2015. Conselheiros Fiscais: Fuad Haddad, CPF 011.879.298-91; Jurandir Cândido Mendes Martins, CPF 425.606.248-34; Roberto Aparecido Bitencourt, CPF 745.653.038-68					
Notas Explicativas às Demonstrações Contábeis em 31/12/2014				Total de Ações		80.150.470	80.150.470	Diretoria José Geraldo de Jesus Lopes Diretor Técnico, CPF 979.079.608-00; José Sílvio Carvalho Prada Diretor Presidente, CPF 685.823.158-72; Márcio Eduardo dos Santos Diretor Financeiro/Administrativo, CPF 081.322.468-37; Nicmar Rocha Silveira Diretor Jurídico, CPF 000.539.488-07; Cristiane da Silva Medeiros Nunes TC CRC 1SP 285666/O-6					

Anexo F – Ônibus CTA



Na década de 60, a CTA adquiriu quatro ônibus desse modelo, com a seguinte numeração: 7, 9, 10 e 11.

Carroceria: Grassi Chassi: Massari equipamento elétrico: CGE Mecânica: FNM

Anexo G – Ônibus CTA



Foto de 1965 mostra o trolebus nº 12, que depois passou a circular com a numeração 15. Na foto, o cobrador Antonio Aparecido de Oliveira e o motorista Ramiro Alves Neto. Carroceria: Grassi Chassi: Villares Equipamento elétrico: Villares Mecânica: Tink

Anexo H – Ônibus CTA



Ônibus nº 5 da linha Fonte/Estação - Foto da década de 60, mostra, da esq. para a dir., o cobrador Benedito Brasilino Filho, o motorista Luiz Correa, o mecânico Italo Jurisato e o cobrador Benedito do Carmo Ermínio. Carroceria: Grassi Chassi: Villares Equipamento elétrico: Villares

Anexo I – Ônibus CTA



Foto da década de 60 do ponto final da linha Vila Xavier/Carmo, na avenida Presidente Vargas. Na foto vemos o motorista Marival Xavier e o cobrador Gerson Cavalcante com o uniforme da época.

Anexo J – Ônibus CTA



Foto da década de 70 do ônibus nº 17 da linha Nestlé/Fonte/Velosa em frente à Praça Santa Cruz. A CTA comprou cinco ônibus desse modelo, incluindo material de rede de Porto Alegre, a preço de sucata, e os reconstruiu na oficina. A numeração desses modelos era: 16, 17, 18, 19 e 20.

Anexo H – Ônibus CTA



Foto de 1981 - Esse modelo foi protótipo dos ônibus elétricos de Ribeirão Preto. A CTA adquiriu apenas um veículo desse modelo

Anexo L – Ônibus CTA



Na década de 80, a CTA adquiriu dez ônibus desse modelo, com recursos da EBTU. Chassi e mecânica: Scania Carroceria: Marcopolo Equipamento elétrico: Ansaldo (Itália)

Anexo M – Ônibus CTA



Mercedes Benz/Vitória

Marca: Mercedes Modelo: 1318-OF Carroceria: Caio Vitória, duas portas Motor: OM 366A

Capacidade: 41 Passageiros sentados Dimensões: 11,9m de comprimento e 2,58m de largura

Peso: 8,4toneladas Quantidade: 11 Ano de aquisição: 1994

Anexo N – Ônibus CTA



VW/16.180 CO/J.V.

Marca Volkswagen Modelo: 16.180 Carroceria: Jotave Motor: MWM, 610T/184CV

Capacidade: 33 passageiros sentados Dimensões: 11,8m de comprimento e 2,5m de largura

Quantidade: 10 Ano de aquisição: 1995

Anexo O – Ônibus CTA



VW/16.210 Caio Alpha Marca Volkswagen Modelo: 16.210 Carroceria: Caio Alpha
 Motor: MWM, 206 CV Capacidade: 31 passageiros sentados Dimensões: 12m de comprimento e 2,5m de largura Peso: 9,490 Toneladas Quantidade: 25 Ano de aquisição: 1997

Anexo P – Ônibus CTA



VW/Caio Apache Marca Volkswagen Modelo: 17.240 Carroceria: Caio Apache VIP
 Motor: traseiro MWM 240 HP Capacidade: 36 passageiros sentados Chassi: Volkswagen
 Dimensões: 12,30m de comprimento e 2,50m de largura Peso: 11,5 Toneladas
 Quantidade: 25 Ano de aquisição: 2001 e 2003

Anexo Q – Ônibus CTA



Apache Vip 17-22 Marca: Mercedes Benz Modelo 17-22 Carroceria: Caio Induscar Motor: OM 924 LA
Capacidade: 36 passageiros sentados e 40 passageiros em pé Dimensões: comprimento externo: 13,20 metros; largura externa: 2,5 metros; largura interna: 2,35 metros; altura externa: 3,260 metros; altura interna: 2,14 metros. Quantidade: 10 Ano de aquisição: 2011

9 Imparcial 10/01/97 Rota 121 D3

BIBLIOTECA PÚBLICA MUNICIPAL
"Mario de Andrade"
ARARAQUARA - SP

Origens da C.T.A.: um "IMBR

Rodolpho Telarolli

"Tem galinha no bonde
Tem, tem, que eu vi
Galinha no bonde é abacaxi"
(Galinha no Bonde - Mar-
cha-Carnaval
1941 - Haroldo Lobo - M.
Oliveira)

Conhecer as circunstâncias históricas e diretrizes que orientaram a constituição da Companhia Tróleibus Araraquara (C.T.A.), no primeiro mandato do prefeito Rômulo Lupo (1956/1959), é condição primordial para compreender as razões dos impasses e o embate político-administrativo que, volta-e-meia envolve, de um lado a Prefeitura, e de outro a empresa.

Até fins dos anos 50, o transporte urbano em Araraquara navegava em marés altas e baixas. Funcionando de modo irregular, o serviço resumia-se a pouco mais que a linha de ônibus que corria da igreja do Carmo até pouco acima da matriz de Santo Antonio, na Vila Xavier.

Em 27 de dezembro de 1957, Rômulo Lupo promulgou a lei 632, resultante do projeto que enviara à Câmara, criando para o ano de 1958, um adicional que seria lançado sobre o I.P.T.U., cujo resultados tinham o fim específico de aplicação em transportes coletivos urbanos. Aos milhares de contribuintes proprietários de casas e terrenos na cidade, concedia-se o direito de ter o adicional pago convertido em ações da companhia que se criasse.

Um ano depois, em 4 de dezembro de 1958, já com os recursos em mãos, Rômulo Lupo promulgava a lei 713, pela qual ficava autorizado a dar concessão por 50 anos para a empresa que se organizasse em Araraquara para explorar os transportes urbanos. E estipulava um requisito fundamental para o projeto que Lupo tinha em mente: que a diretoria da empresa administrasse gratuitamente os serviços.

O edifício dessa arquitetura jurídica tinha por alicerce e escora uma convicção político-administrativa do prefeito. Em uma palavra, algo bastante próximo do que nestes anos finais do século se convencionou rotular de "neo-liberalismo".

Rômulo Lupo era avesso ao serviço público. Convencido que após o término de seu mandato, se a empresa que se criasse ficasse sob o controle municipal, acabaria logo se transformando em "cabide de empre-

gos", projetou a forma de dar integral autonomia administrativa à companhia. Em resumo, que a Prefeitura tivesse a mínima interferência possível nos serviços.

Mas, se precisava manter a Prefeitura longe do poder decisório, por outro lado não podia prescindir dos recursos municipais, aqueles arrecadados através do adicional sobre o IPTU em 1958. Na realidade a Prefeitura era apenas a depositária do adicional, pois oportunamente deveriam ser emitidas as ações que fariam de cada contribuinte, dono de casa ou terreno, um acionista da companhia.

E a CTA foi fundada em agosto de 1958, com um capital social de Cr\$ 7.090.700,00, formado por 70.907 ações de Cr\$ 100,00. A grande maioria das ações era subscrita pela Prefeitura: 62.157 (montante do arrecadado com o adicional). As restantes 8 mil épocas, foram subscritas por um grupo de 37 acionistas do círculo da maior confiança de Lupo, encabeçado por ele próprio, que comprava 2.000 ações.

Está claro que os 36 acionistas liderados pelo Prefeito não faziam um investimento com perspectivas de lucro. Tratava-se apenas de uma estratégia para ter sempre assegurado o poder dos destinos da companhia pelo simples fato de que o grupo era homogêneo, com laços de relações, como se disse, de mais irrestrita confiança. Apesar de deter apenas pouco mais de 10% do capital social, esses acionistas eram, na realidade, os que deteriam o poder em assembleias, face a grande pulverização da maioria das ações espalhadas entre os contribuintes do IPTU, provavelmente em número superior a 20.000 donos de casas e terrenos na cidade.

Ainda um pouco a respeito do pensamento de Rômulo Lupo que orientou a estruturação da CTA. Era ele visceralmente avesso às gerências públicas, convicto de que "o Estado é e será sempre um mau patrão".

Por isso dizia ser preciso resguardar a empresa dos vícios das futuras administrações, especialmente, como já se disse, o empreguismo.

São palavras textuais suas no início do funcionamento da CTA: "Prevendo o que poderia acontecer, como sucede nas cidades onde os ônibus pertencem à Prefeitura, foi que se julgou prudente transferir para uma concessionária, a responsabilidade do serviço. Nos Estados Unidos as companhias de ônibus elétricos têm em média 7 empregados por ônibus; em São Paulo essa média

atinge 15 e em Araraquara a média é de apenas 6".

Que não se pense, porém, que a formação da CTA se deu de modo harmonioso. Houve intensa polêmica a propósito de uma questão que seria recorrente nestes 40 anos: a opção entre óleo diesel e energia elétrica como força propulsora. Alinharam-se exaustivos argumentos prós e contras, especialmente quando um significativo grupo de seis vereadores votou contra um pedido de autorização de empréstimo destinado a criação da companhia. Até comícios em praças públicas foram realizados sem que fosse período eleitoral.

Inicialmente a CTA, estendeu seus 18 quilômetros de fies aéreos até a Fonte Luminosa, a Vila Xavier e o bairro de Quitandinha, com os ônibus cruzando sempre o centro da cidade.

P.S. - Em outros três empreendimentos públicos Rômulo Lupo repetiria estratégias destinadas a colocar serviços fora do controle de poder da Prefeitura: o mercado municipal, o serviço de telefone automáticos (primeiro mandato) e o Hotel Morada do Sol ("Eldorado"), construção iniciada durante o segundo mandato (1963/1968) e terminada posteriormente.

Quando a opção pela energia elétrica, a origem estaria nos anos 30: em viagem que fez à Itália, Rômulo entusiasmou-se com o sistema que viu funcionar nas cidades de Pizzenza e Vicenza.



Rômulo Lupo, em 1955, tendo ao lado Benedito de Oliveira (de óculos escuros) entre crianças e filhos do prefeito e vice para o mandato de 1956 a 1959.



Araraquara:

VEJA, 15 DE DEZEMB

Troleibus de Araraquara, tema de reportagem

BIBLIOTECA PÚBLICA MUNICIPAL
"Mário de Andrade"
ARARAQUARA-SP

Carta - 121 D3

CTA faz 50 anos com mais de 160 milhões de pessoas transportadas

Empresa araraquarense já serviu de exemplo e modelo de transporte para grandes capitais

SAMARA IGNÁCIO

A Companhia Trólebus de Araraquara (CTA) está comemorando 50 anos de prestação de serviço e muitas histórias. As catracas dos ônibus da cidade já giraram 161.693.301 vezes desde que a companhia foi fundada.

De acordo com Nilson Carneiro, diretor-presidente, desde 2004, Araraquara contava com 62 mil habitantes em 1958, quando o prefeito Rômulo Lupo começou a verificar a necessidade de um sistema de transporte coletivo para os moradores da cidade. Até então, os que não tinham condições de locar charretes ou carros tinham que ir a pé a grandes distâncias ou utilizar ônibus precários movidos a diesel. "O cenário da época eram bairros crescendo, como a Vila Xavier, em função da linha férrea, com poucas opções de acesso", conta.

O então prefeito começou a defender a implantação de ônibus e, no mesmo ano, começaram os projetos para a formação de uma empresa de transportes com a lei nº 713 de 4 de dezembro de 1958. Os mais interessados na formação de uma nova empresa eram os proprietários de terra e as grandes empresas como a Meias Lupo e Nigro que não tinham como transportar os seus funcionários.

No mesmo ano, começaram as discussões para definir que tipos de ônibus seriam utilizados. "A dúvida pelo diesel ou o elétrico, foi sanada quando perceberam que a maneira mais econômica eram os trólebus, pois até a então a energia era uma forma de abastecimento barata", diz Carneiro. Após diversas discussões foi fundada a Companhia Araraquarense, com contrato de 50 anos, que ficaria responsável por explorar, organizar e realizar manutenção do transporte urbano.

Início

A Companhia Trólebus de Araraquara (CTA) foi instituída oficialmente no dia 31 de agosto de 1959 e em dezembro iniciou as suas operações com sete veículos que percorreriam 18 quilômetros através da rede bifilar, instalação elétrica aérea com dois cabos de fios paralelos. Vila Xavier-Fonte e Estação-Fonte foram as duas primeiras linhas a rodar



O primeiro trólebus que circulou pelas ruas de Araraquara pode ser visitado; no destaque, Nilson Carneiro, atual diretor-presidente da Companhia



pela cidade transportando cerca de três milhões de passageiros em 1960. A empresa continuou crescendo e ampliando sua atuação na cidade.

No final da década de 1970, o município já contava com 28 unidades operando e mais duas subestações foram construídas representando 60 quilômetros da cidade sendo percorridos. Mesmo assim, o município crescia desordenadamente, e os veículos elétricos, não conseguiam chegar até bairros como Selmi Dei. "Eles iam até o Imperador, por exemplo, e os moradores tinham que pegar os chamados poeirinhas", relata Carneiro.

Em 1983, com investimentos do Governo Federal, passou a atingir 79 quilômetros de rede bifilar, oito novas linhas e 39 carros, levando cerca de 15 milhões de passageiros anualmente.

Nova fase

Porém, na mesma década o Ministério da Energia retirou o subsídio de 20%, nas contas de energia elétrica fazendo com os ônibus elétricos deixassem de ser viáveis. Além disso, a CTA encontrava outro grande problema, as empresas começaram a deixar de fabricar os trólebus.

Então neste ano o que até então era sinônimo de tecnologia, passou a ser inviável, e os ônibus a diesel começaram a aparecer. Nesta mesma década, a CTA não teria condições de comprar os ônibus, então empresas particulares partici-

param de licitações para complementar o transporte na cidade.

Em 1992, a frota de trólebus, tinha 46 veículos, mas a compra dos elétricos era inviável, então a nova fase dos veículos a diesel começou a fazer parte do cenário e a prevalecer.

Em 1999, não havia mais o que fazer, 27 carros operavam em 27 linhas. Em 2000, discussões pretendiam utilizar uma das linhas como atração turística, mas a ideia foi descartada. A burocracia e mudanças nas leis também influenciaram nos novos rumos da CTA. Através de uma lei municipal a Companhia teve de se tornar uma empresa pública de direito privado.

Hoje

Houve a junção da CTA com a Coordenadoria de Trânsito e Transporte e a Companhia passou a administrar o trânsito do município. "O período de transição para regularizar a situação não foi simples porque muitos acionistas eram desconhecidos. Tivemos que realizar um grande cálculo matemático para transformar 28% em 100%, pois poucos apareceram para negociar ou tinham o carnê de IPTU de 1958 para comprovar a participação", relata.

Até então a empresa sobrevivia com as arrecadações das tarifas e o aluguel de lojas no Terminal Rodoviário. Hoje ela conta com investimentos das Leis de Diretrizes Orçamentárias, Plano Prurianual, e Lei

orçamentária Anual do Município. Além disso, também conta com as arrecadações de multas de trânsito.

Hoje a empresa tem 101 carros, atendendo aos bairros mais distantes do Centro com 658 funcionários. A CTA é uma empresa de capital misto e a Prefeitura possui 86% das ações. A frota é composta por cem ônibus a diesel e atua em 27 linhas na cidade, que são percorridas por 65 ônibus que circulam regularmente, além dos extras que entram nos horários de pico e os fretamentos.

Inovações

Com o sistema de bilhetagem eletrônica implantado em 2003, a utilização de um cartão magnético reduziu custos, com falsificações, assaltos e fraudes e a auxiliou os usuários a realizar baldeações, sem necessariamente ir até o Terminal.

A empresa também conta com um ônibus especial para cadeirantes, que já transportou, em 46 mil viagens, cerca de 11 mil usuários. Outras medidas que destacam a empresa foi estender a parcerias de funcionários homossexuais o direito ao plano de saúde. Além disso, garantiu a oito mulheres serem motoristas do ônibus.



Os mais antigos destacam bons tempos

Trólebus

Com o trólebus, Araraquara passou a ser exemplo para outras cidades, como Porto Alegre, Campos, Fortaleza e São Paulo, que também utilizavam o meio de transporte elétrico e se baseavam na CTA como modelo de tecnologia e inovação.

Manoel Pereira Fray, funcionário há 48 anos, hoje encarregado de eletrônica, lembra-se de quando a Villares, uma das fornecedoras dos Trólebus, deixou de fabricar os ônibus e vendeu parte das peças para a CTA, que então fabricou três modelos exclusivos. "Muitas empresas vieram ver o que havíamos feito. Durante todos estes anos do Trólebus fizemos milagres com a construção de peças e adaptações vistas como impossíveis." Antonio Carlos Froe, 61, lembra da época áurea em que ser um funcionário da CTA era sinônimo de status. "As mocinhas se interessavam por nós como se fossemos artistas. Além disso, para realizar uma compra em uma loja, já tínhamos crédito aprovado", lembra. Froe relata que ser um funcionário da companhia, significava o mesmo de ganhar na loteria. "Para pessoas dedicadas, era emprego e salários garantido que não estava em uma empresa e sim em uma família", diz.

Tribuna Imprensa (Domingo) 13/07/2008

BIBLIOTECA PÚBLICA MUNICIPAL
"Mário de Andrade"
ARARAQUARA-SP

Pasta - 121D3

Transporte coletivo: volume de passageiros caiu 35% em dez anos

Crescimento da frota de veículos e surgimento de alternativas influenciaram mudanças no transporte

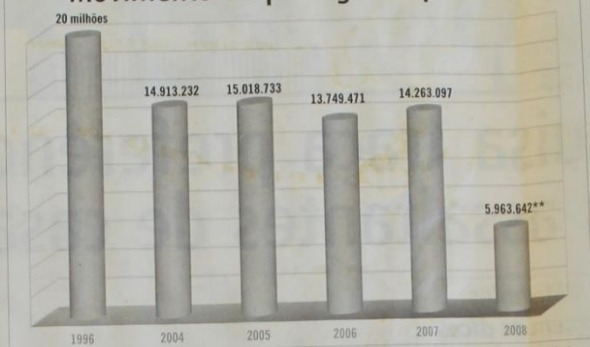
RICHARD SELESTRINO

O volume de usuários do transporte coletivo em Araraquara registrou queda de 35% nos últimos dez anos, segundo dados computados pela Companhia Tróleibus Araraquara (CTA). Em 1996, a cidade emitia, em média, 20 milhões de bilhetes de passagem de ônibus por ano, enquanto que nos dias atuais o volume oscila entre 13 e 14 milhões.

Na contramão da queda pela busca do transporte público, a cidade vê crescer a demanda por transporte individual. No mesmo período em que a procura por ônibus registrou queda, a frota de veículos cresceu 46%, passando de 71.149 carros e motocicletas para 103.915, avanço três vezes maior do que o da população, que cresceu 13,35%.

Através da baixa na demanda pelo uso do ônibus também está o surgimento de meios de locomoção alternativos, como os mototaxis. A categoria tem hoje a adesão de aproximadamente 624 mototaxistas que atuam em

Movimento de passageiros por ano



**A somatória refere-se ao período de janeiro a maio deste ano

14 pontos espalhados pela cidade. Apesar do valor superior ao de uma tarifa de ônibus – uma viagem chega a custar o triplo dependendo do local para onde o passageiro vai –, este meio de transporte é bastante procurado por sua rapidez, já que não há paradas durante o trajeto e a pessoa é deixada em frente ao endereço pretendido.

Na avaliação de Alexandre de

totaxis é cinco vezes maior que o de táxi comum – hoje são 123 em 21 pontos cadastrados pela CTA. Em 2007, um estudo realizado pelo Instituto de Economia Aplicada (Ipea) mostrou que a deficiência na qualidade do transporte coletivo provocou queda de 29,31% na procura pelo serviço de transporte por ônibus, entre 1996 e 2003.

Na avaliação de Alexandre de

Ávila Gomide, pesquisador e técnico do Ipea, em cidades com o porte de Araraquara, onde não há congestionamento no trânsito, a diminuição da procura pelo uso do ônibus é a opção pelo transporte próprio estão diretamente relacionadas ao custo da passagem. Ele sugere a criação de corredores específicos para facilitar o fluxo dos ônibus e diminuir o tempo de trajeto.

Tempo de espera é o principal agravante para usuários



Esperar quase uma hora por um ônibus e ficar muito tempo no veículo são as reclamações mais comuns dos usuários do transporte coletivo

Em Araraquara, o preço da tarifa de ônibus – R\$ 2,10 – não é o único fator que limita o uso do transporte coletivo. Nos bairros, moradores também encontram problemas com pontos sem cobertura, localizados em áreas sem calçadas e rodeados por mato. Em outras áreas, o transporte coletivo não chega devido à falta de pavimentação, o que obriga as pessoas a percorrer uma distância considerável a pé até o ponto mais próximo.

Aliado a esses problemas, os usuários também relatam o longo

tempo do percurso, devido às paradas, aos atrasos nos horários e à superlotação dos carros nas horas de pico. O usuário Cláudio Luís Dante, operador de máquinas, de 44 anos, relata que sempre dependeu do ônibus, porém, afirma que constantemente chega atrasado ao trabalho em virtude dos atrasos no itinerário. "E não tem jeito, são dez minutos, em média, e a gente tem sempre que ficar se justificando no emprego que chegou atrasado por causa do ônibus", conta Selma Donizete de Souza,

empregada doméstica, 45, levantando outro problema: a superlotação, que, para ela, se agrava quando está retornando de um dia cansativo de trabalho. Para se locomover até o emprego, a diarista leva quase uma hora. Sai diariamente do Jardim Iguatemi para trabalhar na Santa Angelina. Durante o trajeto, faz baldeação no Terminal Central de Integração (TCI) para concluir o percurso. "Tem muito atraso, o ônibus geralmente está cheio e não tem lugar para sentar, e aos sába-

CTA tem 60 carros

Para Nilson Carneiro, diretor-presidente da CTA, hoje a cidade vivencia uma situação reforçada no que diz respeito à superlotação e tempo de espera, se compararmos com cidades de maior porte. Somente a CTA, responsável por 80% do transporte da cidade, tem 60 carros nos horários normais e adiciona outros 30 nos horários de pico. "Nos fizemos um levantamento de fator de carga e verificamos que há pouco índice", afirma, ao falar da superlotação. Os outros 20% do transporte da cidade estão sob concessão da Viação Paraty. Para cumprir o contrato de 20 anos, a empresa mantém 19 carros operando seis linhas e outros seis de reserva, totalizando 25 ônibus.

dos e domingos, para quem trabalha, é mais difícil porque é mais demorado", relata.

Para a empregada doméstica Silvana Aparecida Faria, 37, a superlotação é o maior problema, mas ela também reclama do despreparo de alguns motoristas e cobradores, que devido ao stress do trabalho, às vezes acabam sendo grosseiros com os passageiros. "Não são todos, é claro, mas têm alguns que são grosseiros com os passageiros", relata. (Richard Selestrino)

Melhorias amenizarão queda, diz especialista

O especialista Archimedes Raia Junior, do Departamento de Engenharia Civil da Universidade Federal de São Carlos (UFSCar), aponta melhorias no sistema de transporte que podem amenizar a queda pela procura deste tipo de serviço. "Melhorias como acesso a passageiros através de pontos e terminais, redução da tarifa, integração física e tarifária, aumento do conforto e segurança podem trazer bons resultados em médio e longo prazo." No entanto, ele avalia que a alta da tarifa do transporte coletivo – que, entre 1994 e 2006, subiu em média 31% em termos reais, descontando-se a inflação – unida às facilidades na aquisição de veículos de passeio são os principais fatores para queda do número de passageiros do transporte coletivo. Ele também destaca o surgimento de meios alternativos como mototaxi. "Existem, na verdade, diversos fatores. As principais razões que levaram à essa queda foram a redução da renda da população, o aumento das passagens e o aparecimento da concorrência, ou seja, o surgimento dos mototaxis."

Segundo Carneiro, campanhas resultam em recuperação

Segundo Nilson Carneiro, diretor-presidente da CTA, no ano passado, foi registrada uma ligeira elevação no número de passageiros – em torno de 2%. De acordo com ele, o resultado foi fruto de campanhas realizadas pela CTA junto a empresas para a incorporação do vale-transporte. "Nos implantamos um serviço de telemarketing, fomos às empresas e obtivemos resultado, enquanto a maioria das cidades ainda vem registrando queda", diz. Carneiro também reforça a tese de que o atual momento da economia que ocasionou as facilidades na aquisição de veículos de passeio, principalmente motocicletas, impulsionou esta queda. "O veículo individual acaba sendo preferido porque tem a vantagem de deixar a pessoa na porta", avalia. Outro fator, o aumento do custo para a manutenção do serviço, que acaba sendo repassado aos usuários, também vem sendo debatido no País. "O custeio hoje é a nossa maior briga", afirma. Neste ano, a CTA firmou parceria com uma empresa de São José dos Campos com a finalidade de estudar a redução dos custos com óleo diesel, que representam 20% dos gastos totais da Companhia.

Anexo T – Revista Comemorativa de 50 anos da CTA 1958 – 2008

