

U. F. R. J.  
BIBLIOTECA  
IPPUR

UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO DE JANEIRO  
CENTRO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS E ECONÔMICAS  
INSTITUTO DE PESQUISA E PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL  
CURSO DE PLANEJAMENTO E USO DO SOLO URBANO - 88/89

ALUNO: TÚLIO PASSOS DE ANDRADE

A  
Adant

**MONOGRAFIA:**

A encampação das empresas privadas de Transporte Coletivo por Ônibus, pelo Governo do Estado do Rio de Janeiro em dezembro de 1985.

PARTE I

APRESENTAÇÃO

Razões da Escolha do Tema

Baseado na experiência como integrante da equipe de encampação das empresas de transporte coletivo por ônibus, no Rio de Janeiro, em dezembro de 1985 e tendo em vista a inexistência de registros técnicos sobre o tema, a partir de experiência pessoal que possibilitou a análise da situação encontrada e as conclusões em relação ao processo.

Rio de Janeiro, outubro 1989

Rúlio Paes de Azevedo

## Í N D I C E:

### **PARTE II - INTRODUÇÃO**

- 2.1. HISTÓRICO DO SISTEMA DE TRANSPORTES
- 2.2. APRESENTAÇÃO DO PROJETO DE ENCAMPAÇÃO
  - 2.2.1. As Causas
  - 2.2.2. O Objetivo
  - 2.2.3. O Projeto
  - 2.2.4. A Encampação
  - 2.2.5. O Patrimônio encontrado

### **PARTE III - A ENCAMPAÇÃO E A GESTÃO DA VIAÇÃO REDENTOR**

- 3.1. HISTÓRICO DA EMPRESA
- 3.2. A ENCAMPAÇÃO DA VIAÇÃO REDENTOR
- 3.3. A SITUAÇÃO ENCONTRADA
  - 3.3.1. A Operação
  - 3.3.2. O Patrimônio
  - 3.3.3. O Pessoal
  - 3.3.4. Obrigações, Débitos, Questões Judiciais
- 3.4. O Gerenciamento da Empresa - até o Plano Cruzado
- 3.5. Conseqüências advindas do novo Plano Econômico

### **PARTE IV - CONCLUSÕES**

- 4.1. AS CONTRADIÇÕES ENTRE O PODER PÚBLICO PERMISSIVO NÁRIO DOS SERVIÇOS DO TRANSPORTE COLETIVO DO RIO DE JANEIRO E AS EMPRESAS PRIVADAS OPERADORAS, À PARTIR DA ENCAMPAÇÃO DE DEZEMBRO DE 1985.

## PARTE II - Introdução:

### 2.1. Histórico dos sistemas de transportes

A política de transportes adotada no País a partir dos anos 60, privilegiava o transporte rodoviário, particularmente o privado, sendo que a partir do Governo Lacerda em 1963, o ônibus passou a ser o único veículo rodoviário admissível no transporte coletivo e as empresas de ônibus assumiram a substituição das lotações e dos bondes. Data dessa época o surgimento das grandes empresas que se agregaram por força da legislação estadual (Dec. nº 1507 de 19.01.63) contando ainda com a concorrência de capitais de outros setores como as fábricas de carrocerias, companhias de petróleo, revendedoras de chassi, interessados em manter o desenvolvimento do setor.

Ainda em 1962 foi criada a CTC, com a finalidade de operar serviços de transportes coletivo, coordenar, melhorar o sistema de transportes, estender linhas e serviços e a partir de 64, exercer também a fiscalização do sistema, tornando-se o órgão central da operação de todo o sistema de transportes.

Em, 67, Negrão de Lima concentra ainda mais o setor, com a exigência de frota mínima de 60 carros, diminuindo então o número de empresas do sistemas 121 para 54.

Assim, a década de 60 foi decisiva para a consolidação do sistema de ônibus e para o domínio da opção de transporte rodoviário urbano no Rio de Janeiro, com a redução de capacidade de oferta por parte da RFFSA, a desativação do sistema de bondes (225 milhões de passageiros/ano) e o grande incentivo à indústria automobilística que triplicou a frota de automóveis particulares da década.

Nos Governos seguintes consolidam-se as empresas sendo que em 81, Chagas Freitas obriga a um mínimo de 120 (cento e vinte) carros por frota, as justificativas para essas medidas são discutíveis: alegava-se que o maior obstáculo para a reorganização dos transportes era o nº elevado de empresas e a forte concorrência entre elas; muitas empresas representavam muitas contestações, de to-



dos os tipos, a fim de assegurar a própria sobrevivência e ainda: "reduzindo-se a competição empresarial, o sistema torna-se mais dependente do planejamento, controle e fiscalização por parte do poder público".(1)

O que ocorreu, no entanto, foi justamente o contrário. A concentração de capitais e empresários formou um reduzido grupo de 35 (trinta e cinco) empresas fortíssimas, com grande concentração de capital, alto poder de barganha e cada vez mais independentes do poder público local. Resistem a qualquer alteração nas regras vigentes e inclusive garantem o repasse de seus custos à tarifa, através de planilhas de custos onde as informações básicas são fornecidas por elas próprias.

O Governo, ao não formular uma política de transportes e dependendo do Governo Central para qualquer investimento, acaba fortalecendo ainda mais as empresas privadas, que promovem o esvaziamento progressivo da empresa estatal, a CTC - COMPANHIA DE TRANSPORTES COLETIVOS. Esta participa com minguados 6% do mercado, ficando 20% distribuídos entre a RFFSA, o Metrô e a CONERJ e os 74% restantes da demanda, com as empresas de ônibus, situação que perdura até dezembro de 85.

A legislação referente à exploração do transporte coletivo no Município do Rio de Janeiro é o Decreto nº 13.965 de 04.08.58, ainda vigente, que "permite a exploração de uma linha de ônibus com uma série de obrigações do permissionário como o compromisso de atender a todas as leis, decretos, portarias, não causando o embaraço à execução do Plano de Transporte Coletivo".

Estabelece ainda que a formalidade de concorrência pública não será exigível em caso de alteração da linha existente, ou de criação de nova linha que sirva à zona de operação de uma linha existente, implantando a reserva de domínio da área de operação da empresa.

Os empresários fecham completamente o mercado, impedindo a entrada de qualquer nova empresa, uma vez que alterações ou extensões de linhas propostas pelo Governo, são embargadas pela empresa (ou empresas) operadora na área em que detém o monopólio.

Os investimentos realizados na CTC, sem o correspondente aumento de linhas operadas, aliados a falta de qualquer projeto de racionalização de transportes, esbarram sempre na necessidade de concorrência dos empresários privados apoiados historicamente em decisões judiciais que os favorecem e garantem, em detrimento do interesse público. A legislação intermunicipal datada de 1981, por sua vez consagra da mesma forma essas benesses, sob a capa de evitar a concorrência ruinosa, além de não definir a aplicação dos institutos da intervenção e cassação de empresas. Não há prazo definido para a reavaliação das permissões, nem documentos onde estejam claramente estabelecidos os direitos e as obrigações dos pertinentes.

Em 1983, assume o Governo do Estado do Rio de Janeiro, Leonel Brizola, comprometido com as bases populares, representadas entre outras, pelas Associações de Moradores através da FAMERJ (Federação das Associações de Moradores do Estado do Rio de Janeiro), reconhecida em março de 1983 pelo Governador como entidade de utilidade pública. A questão dos transportes é considerada pela FAMERJ uma das lutas mais sérias posicionando-se favorável a estatização do transporte coletivo e a adequação da tarifa em função do salário dos trabalhadores.

O transporte coletivo por ônibus é então severamente criticado não só por sua operação e níveis de serviço com também por extrapolar as funções de complementar o sistema de transporte de massa.

Em 1985, o transporte coletivo no Estado e no Município do Rio de Janeiro sofreram a fase mais aguda de uma crise cíclica e permanente.

(1) "Transporte Urbano Rodoviário na Cidade do Rio de Janeiro - Diretrizes e Informações" - documento da SMTU (Superintendência Municipal de Transportes Urbanos).

O "Histórico do Sistema de Transportes" baseia-se principalmente no trabalho de Vicente Paulo Britto Pereira, "Avaliação da Política de Transportes Públicos no Rio de Janeiro".

PARTE II - Introdução

2.2. Apresentação do Projeto de Encampação

Encampar :.tomar posse de (uma empresa) após acordo em que se ajusta uma indenização que deverá ser paga.

.rescindir, anular (um contrato de arrendamento), restituindo ao dono, a coisa arrendada.

In Dicionário da Língua Portuguesa - Laudelino Freire Editora a Noite - 3º volume - RJ - 1942.

encampação,s.f. - rescisão de um contrato de arrendamento, voltando a coisa arrendada para o direto senhor.

encampar - v.tr. - tomar (o governo) posse de (uma empresa) pagando a indenização estipulada.

In Dicionário Contemporâneo da Língua Portuguesa Caldas Aulete - Editora Delta S.A. - RJ - 1958 2º volume.

### 2.2.1. As causas

A profunda deteriorização das relações entre empresas e governo foram caracterizadas por:

1. Não cumprimento dos horários normais de operação estabelecidos quando da concessão da linha. Acumularam-se as reclamações dos usuários de todos os bairros do Município do Rio de Janeiro e de vários municípios da Região Metropolitana que assediavam a Secretaria de Estado de Transportes SECTRAN, isoladamente ou através das Associações de Moradores com denúncias de operação de linhas com frequência absolutamente irregular, quando não da supressão pura e simples da operação nos horários de entrepico e noturno. Segundo as denúncias os horários noturnos haviam sido sumariamente abolidos impedindo por exemplo os estudantes de cursos noturnos voltarem para seus domicílios. Eram inúmeras as situações em que os usuários passavam a noite no ponto de ônibus que só chegava finalmente às 04:00 horas, através do transporte denominado "bacurau" que trazia à empresa as equipes que trabalhariam no novo dia.

Acrescente-se ao absurdo da situação gerada pela supressão dos ônibus noturnos, a escalada da violência urbana e a insegurança à que os usuários permaneciam expostos.

Num esforço conjunto entre os empresários do transporte coletivo e a SECTRAN, estabeleceram-se de comum acordo, horários noturnos de operação com uma frequência que suprisse as mínimas necessidades da população. Estabelecidas as linhas, veicularam-se inclusive cartazes anunciando-as com suas frequências noturnas. Jamais foram respeitadas nem as frequências, nem os acordos, constituindo um desafio gritante ao poder concedente.

2. Denúncias dos rodoviários sobre a prática imposta pelo empresário do T.U., o Turno Único, em que o funcionário trabalhando nas 4 horas do turno da manhã e nas 4 horas do turno da tarde permanecia na verdade à disposição da empresa por até 16 horas diárias, mas recebendo apenas o equivalente a 8 horas de trabalho.

Avolumaram-se as denúncias trabalhistas também em relação à não assinatura das carteiras de trabalho, inexistência de férias e demissões com imediatos "acordos" de trabalho.

Acrescente-se a forte atuação dos Sindicatos de Rodoviários da Baixada Fluminense através de seus líderes Índio e Montanha ao contrário do representante do Sindicato do Rio, que praticamente não cuidava do empregado.

3. Em 1985 o Governo Leonel Brizola instituiu a obrigatoriedade da passagem gratuita para o estudante do ensino público, o passe do trabalhador (vale transporte) além da tarifa única. Nenhuma das medidas foi respeitada pelo empresariado que inclusive empetrou mandados de segurança contra os passes estabelecidos pelo Governo do Estado.
4. A ameaça permanente à soberania do Estado - as sistemáticas negociações com o empresariado do setor sobre reajuste tarifário tinham como pano de fundo a ameaça constante de greve geral, paralisando a Economia do Estado, sempre que não fossem atendidas suas pretensões. Assim, em setembro de 1985 em greve promovida pelos empresários, o Estado permaneceu estagnado por 3 (três) dias até ceder às reivindicações patronais, contabilizando prejuízos imensuráveis. A participação dos empregados na greve foi tão clara que a paralização foi de 100%, percentual apenas possível de atingir com o fechamento das garagens.  
  
Ainda em 15 de novembro 1985, foi promovido o "look-out" das eleições municipais. A população queria votar e não tinha transporte. Ainda não havia se implantado o recadastramento eleitoral compatibilizando a seção eleitoral com a moradia - a população tinha que se deslocar através de ônibus para votar - e foi colocada em operação apenas 40% da frota - impedindo o direito de voto numa flagrante afronta ao poder instituído.
5. A sonegação sistemática de informações operacionais fornecidas pelo empresário - eram regularmente majorados os dados que incidiram diretamente no cálculo da tarifa repassada pe

lo Estado ao usuário: O consumo de combustível, o número de funcionários das empresas, o universo de viagens efetuadas, entre outros.

6. O impedimento à criação de novas linhas solicitadas pela população e planejadas pelo Estado ou mesmo a racionalização de linhas concorrentes (que incidiriam numa diminuição de tarifa) - sempre que não se respeitasse a divisão territorial de operação de cada empresa surgia o mandado de segurança im pedindo a operação racional.

Ex.: A linha 110, Rodoviária X Estácio, projetada por Jaime Lerner no Plano Integrado de Transportes promovido pelo Governo do Estado e impedida pela Real Auto Ônibus através de mandado de segurança.

À linha 637, Saens Penã x Taquara, à ser operada pela CTC foi impetrado mandado de segurança pela Viação Redentor, em 16 de abril de 1985, confirmado por Juiz de Direito da 5ª Va ra da Fazenda Pública em 29.04.85.

7. A auto suficiência do empresariado adquirida nas administra ções anteriores, perante a inércia administrativa do Estado, aliada a fragilidade econômica estatal no setor, pela incapacidade de veicular a sua empresa, a CTC, à situação de igual dade com os operadores privados em números de frota, funcionários, agilidade de investimentos e monopólio comercial.

A população permanecia a mercê de interesses empresariais despreocupados com o caráter social e estratégico de transporte público, enquanto o Poder Público assistia de forma passiva, impotente e sem o comando deste setor fundamental, que por sua natureza de serviço essencial, deveria por ele ser efetiva e diretamente controlado.



## PARTE II - Apresentação do Projeto de Encampação

### 2.2.2. O Objetivo

O objetivo da encampação das empresas de ônibus pelo Governo do Estado do Rio de Janeiro foi assegurar a participação do Poder Público em 25% do volume total de deslocamentos dentro da Região Metropolitana, através das empresas operadoras nos principais corredores de transportes.

Buscava-se solucionar definitivamente as crises cíclicas do sistema, através de uma participação estatal majoritária, promovendo a racionalização do transporte urbano rodoviário e reorganizando o sistema em moldes econômicos e sociais mais justos.

A racionalização seria possível com a extinção de linhas concorrentes, através da implantação de um sistema tronco-alimentador: As linhas alimentadoras, que atuam de forma complementar, como ocorre no sistema ferroviário e as linhas troncais que consistem em linhas expressas, com pontos de paradas mais espaçados, maior frequências e ônibus de maior capacidade. O usuário no sistema atual é obrigado a respeitar as áreas de atuação de cada empresa tendo que pagar mais de uma tarifa, num percurso possível de ser pago, cobrindo seus reais custos, com uma tarifa apenas.

Com o sistema <sup>M</sup>troco-alimentador implantado, através da arrecadação por caixa única, a empresa seria ressarcida de acordo com os custos provenientes da quilometragem percorrida o que incidiria em tarifas reduzidas, pela redução de viagens sobrepostas num mesmo itinerário.

#### Tendo como consequências:

- Retirada do poder econômico e político dos empresários;
- Facilitar a racionalização de linhas e a redistribuição do transporte de forma mais equilibrada;
- Criar alternativas para o tráfego e o fluxo de passageiros, elementos essenciais para um transporte rápido e eficiente (por exemplo: ao retirar quantidades desnecessárias de linhas de ônibus de corredores já saturados);

- Liberar o fluxo de corredores essenciais para a implantação de modos eficientes de transporte urbano, além de abrir caminho para a efetiva integração das diversas modalidades de transporte público.

Na verdade a encampação das empresas não foi a única opção para a estatização: cogitou-se também de encampar apenas as linhas troncais, quando o transporte nos grandes eixos estaria garantido e a alimentação à essas linhas troncais, poderia ser assumida por transporte solidário, lotação ou mesmo caminhões, no caso de uma nova greve por parte do cartel.

No entanto esta opção apresentava o inconveniente de ter que se separar das empresas, a frota e o pessoal de operação referente às linhas desapropriadas.

No caso de permanecerem na empresa, quase impossível se tornava esse controle, paralelo ao do empresário. Caso se optasse por retirar fisicamente da empresa, aonde alocar o equipamento? Em que garagens? Como se fariam a manutenção e o abastecimento dos ônibus?

Optou-se então pela desapropriação das empresas.



## PARTE II - Apresentação do projeto de encampação

### 2.2.3. O projeto

A área de abrangência do projeto, limitava-se a 11 municípios integrantes da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, com ênfase no Grande Rio, representado pelos Municípios conurbados com o Rio de Janeiro: Duque de Caxias, São João do Meriti e Nilópolis.

Deveria ser garantida a operação nos grandes eixos:

Vias	Municípios
BR 101 e Av. Brasil	Rio de Janeiro, Itaguaí
BR 116 - Via Dutra	S.J. Meriti, Nova Iguaçu, Nilópolis e Paracambi
BR 040 - Via Washington Luis	Duque de Caxias, Magé
BR 101 - Ponte Costa e Silva	Niterói, S. Gonçalo e Maricá.

Constavam também da área de abrangência, do projeto de encampação, os corredores de transporte integrantes do Programa Social de Investimentos BIRD IV, em convênio com o Banco Mundial, promovendo uma desobstrução na futura racionalização dos corredores propostos:

Centro - Zona Sul - no Rio de Janeiro (Botafogo, Copacabana, Ipanema e Leblon)

T5 - Transversal 5 - no Rio de Janeiro (Penha, Madureira e Jacarepaguá)

T7 - Transversal 7 - em Duque de Caxias, Rio de Janeiro (Pavuna) e Nilópolis.

T8 - Transversal 8 - em Duque de Caxias (lote XV), Nova Iguaçu (Belford Roxo), Rio de Janeiro (Santa Cruz e Campo Grande).

A denominação T - Transversal, provém do fato de os citados corredores posicionarem-se transversalmente aos eixos ferroviários e rodoviários da Região Metropolitana.

No Município do Rio de Janeiro, assegurava-se a operação através de um anel rodoviário, que partindo do Centro da Cidade, pela Av. Brasil, alcançaria Santa Cruz, desta em direção ao litoral via Av. das Américas até a Barra da Tijuca, daí via Av. Niemeyer à Zona Sul da Cidade e através do Aterro do Flamengo (Av. Infante D. Henrique) , novamente ao Centro .

Formavam a operação nesse anel, as seguintes empresas municipais:

Transportes Oriental Ltda: atendendo as localidades de Vila Aliança, Vila Kennedy , Campo Grande, Santíssimo, Bangú, Méier e Marechal Hermes.

Auto Viação Jabour Ltda: atendendo Campo Grande, Santa Cruz, Sepetiba, Guaratiba, Recreio dos Bandeirantes, Barra da Tijuca, Bangú, Vila Militar, Deodoro e Inhaúma.

Viação Redentor S/A.: que operava no interior do anel rodoviário, ligando as extremidades Madureira à Barra da Tijuca - servindo à Jacarepaguá, Madureira, Casca-dura, Barra da Tijuca e Gávea.

Real Auto Ônibus - que atende as localidades de Copacabana, Ipanema, Leblon, Gávea, São Conrado, Alvorada e Rodoviária.

### Corredor Baixada-Centro

Via BR 040 - Rodovia Washington Luis, assegurava-se o transporte das populações de Magé e Duque de Caxias, através das empresas intermunicipais.

- Viação União Ltda - que atende as localidades de Parque São Vicente, Xerém, Mantiqueira, Santa Cruz da Serra, Parque Califórnia, Campos Elíseos, Gramacho, Duque de Caxias, Vila Isabel, São Cristovão e Estácio.
- Luxor Transporte e Turismo Ltda - que opera nas localidades de Raiz de Serra, Piabetá, Santa Cruz da Serra, Xérem, Mantiqueira, Magé, Ipiranga e Saracuruna.
- Transportes América Ltda. - empresa municipal, que atende as localidades de Pavuna, Vaz Lobo, Bonsucesso, Penha, Fazenda Botafogo, Jardim América, Coelho Neto, Irajá e São Cristovão - promovia a integração dos subúrbios da Leopoldina e do corredor da Pavuna (deslocamento da Baixada) garantindo seu acesso ao Centro da Cidade via Av. Brasil e Av. Suburbana.

### Corredor Baixada - Baixada Transversal 7

Promovendo o transporte interligando a Baixada Fluminense - (Duque de Caxias, Rio de Janeiro e Nilópolis), com área de operação na projetada Transversal 7, foram incluídas as empresas intermunicipais.

- Turismo Mageli Ltda - que atende as localidades de Éden, Vila Rosaly, São João do Meriti e Vilar dos Teles.
- Empresa Nossa Senhora Aparecida Ltda. - operando em Nilópolis, Éden, Vila Tiradentes, Vilar dos Teles, Jardim Redentor, Duque de Caxias e Gramacho.
- Cavalcanti e Cia Ltda. (Nilopolitana) que atende as lo

calidades de Austin, Nova Iguaçu, Mesquita, Nilópolis, Deodoro, Vilar dos Teles e Duque de Caxias.

Corredor Baixada - Baixada - Transversal 8

Também promovendo o transporte interligando a Baixada Fluminense (Duque de Caxias, Nova Iguaçu e Rio de Janeiro) operando na projetada Transversal 8, foram incluídas as empresas intermunicipais:

- Viação Caravelle Ltda - atende as localidades de Heliópolis, Areia Branca, Parque São Vicente, Belfort Roxo e Rocha.
- Viação Ponte Coberta Ltda - que opera nas localidades de Belvedere, Vila Rural, Itaguaí, Sepetiba, Campo Grande, Cabuçu, Nova Iguaçu e Nilópolis.

A Transversal 5 - Penha Jacarepaguá

No Corredor integrante do Programa EBTU - BIRD IV, com demanda diária de 700.000 passageiros/dia, estaria garantida a operação através da empresa intermunicipal:

Viação Vera Cruz S/A - que atende as localidades de Duque de Caxias, Parada de Lucas, Irajá, Madureira e Jacarepaguá.

e das empresas municipais:

Viação Redentor S/A - em Jacarepaguá e Madureira  
Transportes América Ltda. - em Vicente de Carvalho e  
e CTC Penha

O Corredor São Gonçalo - Niterói

Operando através da Ponte Costa e Silva, via BR 101, foram desapropriadas as seguintes empresas.

- Auto Viação ABC Ltda: que atende as localidades de

Alcântara, São Gonçalo, Barreto, Niterói, Santa Rosa, Amendoeira, Coelho e Pendotiba além de Estácio, Tijuca e Vila Isabel no Rio de Janeiro.

- Viação N.S.Amparo Ltda - operando nas localidades de Ponta Negra, Maricá, Inoã, Itaipuaçu, Itaipu, Santa Anita, Jockey e Niterói.
- Viação Estrela Ltda - atende as localidades de São Gonçalo, Gradim, Trindade, Pedrinhas e Niterói.

## PARTE II

### 2.2.3.1. As equipes de encampação

Sob o comando do Secretário de Estado de Transportes, Dr. José Carlos Brandão Monteiro, formou-se em outubro de 85, a equipe de 11 técnicos operantes nas áreas de transportes, informática, administração e que planejou a encampação das empresas de ônibus.

Planejada a área de abrangência de operação, foram montadas as equipes necessárias para prover a administração inicial das empresas.

Estabelecido o número de 16 empresas e com equipes com número médio de integrantes de 20 pessoas para administrar cada empresa, foram selecionados técnicos da administração pública e autarquias do Estado e do Município para montar as equipes, respeitando os critérios de irrestrita confiança política e pessoal à Secretaria de Transportes, num total de 300 pessoas aproximadamente.

Pela necessidade do mais absoluto sigilo nas providências prévias à encampação, não era possível ao Governo, facultar uma seleção aberta de administradores das empresas encampadas.

Assim, compreendia-se como inevitável que em determinados casos ocorreriam problemas administrativos até pela inexperiência dos administradores num setor historicamente restrito a um grupo mínimo de pessoas.

Saliente-se que era também notória a participação do empresariado do setor dentro dos quadros do funcionalismo público, existindo mesmo casos de funcionários públicos constantes nas folhas de pagamento das empresas (até hoje). Por esse motivo, foram convocadas as

equipes de intervenção para comparecimento à Secretaria de Estado de Transportes, na madrugada de 9 de dezembro de 1985, sem que soubessem de antemão à que missão se destinavam.

Dessa convocação foram os empresários devidamente avisados por seus fiéis informantes, mas aguardavam uma equipe para auditoria nas empresas ou para intervenção. (E aqui reside um fato inédito numa operação dessa envergadura: a manutenção do sigilo entre os primeiros participantes).

#### 2.2.4. A encampação

No dia 09 de dezembro de 1985, por volta das 09:00 horas, todas as equipes se encontravam nos escritórios das empresas, iniciando diversos levantamentos nos setores de pessoal, contabilidade, operação, com delegação da SECTRAN para realizar serviços de auditoria, pois até aquele momento, o decreto desapropriatório já estava publicado, porém a emissão de posse não havia sido determinada.

Às 14:00 horas, via televisão, o Governador do Estado Dr. Leonel Brizola anunciava o Decreto 8.711 que em seu artigo 1º declara de utilidade pública para o fim de desapropriação pelo Estado as ações e as cotas de capital de dezesseis empresas de transporte coletivo.

O Governador através da Procuradoria Geral do Estado, impetrou ação judicial, oferecendo 205 bilhões de cruzeiros, obtido com recursos realizados através da venda de 500 milhões de ações da Petrobrás, pertencentes ao Estado.

Os critérios adotados para a indenização foram os valores declarados nos balanços que correspondem ao Patrimônio Líquido e de acordo com a variação das OTNs, corrigidas até o dia da encampação.

O Governador entrou posteriormente com ação judicial pedindo que o Estado fosse emitido na posse das empresas expropriadas.

Por volta das 16:00 horas, todos os administradores (chefes de equipe) se emitiram na posse das empresas, uma vez que recebiam das mãos de representantes do Poder Judiciário o Mandado de Posse.



À partir de então, o Governo do Estado do Rio de Janeiro passou a administrar 27% do volume geral de transporte coletivo por ônibus no Município do Rio de Janeiro e 25% do volume total de transporte coletivo por ônibus do restante da Região Metropolitana.

TR  
DOCUMENTAÇÃO

DECRETO Nº 8711 DE 09 DE DEZEMBRO DE 1985

DECLARA de utilidade pública para  
o fim de desapropriação as ações e as cotas  
de capital das sociedades que mencionaO GOVERNADOR DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO,  
com fundamento no inciso X do art. 112 da Constituição Estadual,  
no parágrafo 22 do artigo 153 da Constituição Federal, e no arti-  
culo 29 do Decreto-Lei Federal 3.365, de 21 de junho de 1961,

## D E C R E T A :

Artigo 1º - Ficam declaradas de utilidade pública para  
o fim de desapropriação pelo Estado do Rio de Janeiro as ações  
e as cotas de capital das seguintes sociedades:

- 1 - Auto Viação Jabour Ltda
- 2 - Viação Redentor S/A
- 3 - Real Auto Ônibus S/A
- 4 - Transportes América Ltda
- 5 - Transportes Oriental Ltda
- 6 - Turismo Magalhães Ltda
- 7 - Viação União Ltda
- 8 - Viação Caravelle Ltda
- 9 - Luxor Transportes Ltda
- 10 - Viação Fonte Coberta Ltda
- 11 - Viação Estrela Ltda
- 12 - Viação Vera Cruz S/A
- 13 - Viação Nossa Senhora do Amparo Ltda
- 14 - Auto Viação ABC Ltda
- 15 - Cavalcanti & Cia. Ltda
- 16 - Empresa Nossa Senhora Aparecida Ltda.

Artigo 2º - Este decreto entra em vigor na data de  
sua publicação, revogadas as disposições em contrá-  
rio.

Rio de Janeiro, 09 de dezembro de 1985

LEONEL BRIZOLA  
FERNANDO LOPES DE ALMEIDA  
CESAR EPITACIO MAIA  
JOSÉ CARLOS BRUNHÃO MONTEIRO

2.2.5. O Patrimônio das Empresas Encampadas

Procedeu-se, a partir de 09 de dezembro de 1985, o inventário de todo o patrimônio dessas empresas, no que diz respeito aos imóveis, móveis e utensílios, frota, veículos auxiliares, estoques, instalações e equipamentos.

Quanto ao caixa, levantou-se os valores em poder dos setores responsáveis pela arrecadação e, efetuou-se o "bloqueio" das contas-correntes junto aos bancos comerciais onde essas empresas movimentavam seus recursos.

Na quase totalidade das empresas, não havia qualquer controle que registrasse a entrada e saída de numerário de caixa e bancos. Providenciou-se, de imediato, a implantação de um controle padronizado em todas as empresas encampadas, ao mesmo tempo em que toda arrecadação passou a ser integralmente depositada no BANERJ.

As contas-correntes dos ex-proprietários foram encerradas e abriu-se para cada empresa, uma conta corrente no BANERJ, onde todos os recursos passaram a ser movimentados.

Cabe ressaltar que, algumas empresas tinham suas contas com saldo negativo, pois possuíam conta garantida, sendo necessária a cobertura de tais saldos para o efetivo encerramento.

Além disso, várias empresas tinham compromissos financeiros a serem pagos, de imediato, tais como: duplicatas vencidas de fornecedores, recolhimentos de tributos em atraso, pagamento de salários do mês de no-

vembro/85 e o fornecimento de combustível, que de um modo geral é efetuado diariamente, mas com pagamento semanal.

Quanto aos aspectos contábeis, a totalidade das empresas, tinham seus registros em atraso além do prazo legal (60 dias), sendo que algumas não tinham sequer uma linha escriturada no ano de 1985.

Dessa forma, iniciou-se de imediato essa escrituração, onde foi possível constatar em todas as empresas a existência do "Caixa 2" encerrando-se o balanço de 1985 dentro do prazo exigido em lei.

**CAPITAL PRÓPRIO DAS EMPRESAS ENCAMPADAS**

Transportes América Ltda	Cr\$4.383.687.881
Auto Viação Jabour Ltda	Cr\$9.635.079.869
Transportes Oriental Ltda	Cr\$8.070.082.965
Real Auto Ônibus S/A	Cr\$13.948.380.561
Viação Redentor S/A	Cr\$1.729.764.225
Auto Viação ABC Ltda	Cr\$7.114.614.404
Viação N.S.do Amparo Ltda	Cr\$1.721.451.787
Empresa N.S. Aparecida Ltda	(Cr\$1.047.913.563)
Cavalcanti & Cia. Ltda	(Cr\$ 206.341.864)
Luxor Transportes e Turismo Ltda	Cr\$5.892.418.332
Turismo Mageli Ltda	Cr\$3.791.432.421
Viação Ponte Coberta LTda	(Cr\$ 66.527.124)
Viação União Ltda	Cr\$8.344.882.707
Viação Vera Cruz S/A	Cr\$4.536.644.276
Viação Caravelle Ltda	Cr\$1.615.589.895
Viação Estrela Ltda	<u>Cr\$1.916.077.909</u>
<b>T O T A L</b>	<b>Cr\$71.379.324.681</b>

Por força do decreto desapropriatório e da decisão judicial que investiu o Estado na titularidade das dezesseis empresas, outras empresas além das desapropriadas, que por estas eram controladas, integraram-se ao acervo do Estado, na mesma proporção de participação societária existente:

EMPRESA	ATIVIDADE	PARTICIPAÇÃO DO GOVERNO
Icaraí Auto Transportes Ltda.	Transporte Munic.	98%
CAER-Cia.de Automóveis do RJ	Revendedora Ford	76%
Expresso Miramar Ltda.	Transporte Munic.	52%
Anatur Turismo e Transp.Ltda.	Turismo e fretam.	90%
Riviera Transp.e Turismo Ltda.	Transporte Munic.	50%
Auto Viação Estrela Ltda.	Transporte Inter municipal	50%
ON THE ROAD - Com.Roupas e Acessórios Ltda.	Boutique	50%

Foram encontrados bens estranhos inventariados no patrimônio das empresas:

terrenos, sítios e imóveis em vários municípios, 1 apart-hotel em Ipanema, 1 aeronave Seneca IV, 1 lancha Carbrasmar de 23 pés, 2 vagas no Ed.Garagem Menezes Cortes e uma frota de veículos não utilizados na operação: 2 Chevette, 4 Monza, 2 Escort, 1 Passat, 2 Opala e 1 motocicleta Yamaha.

Eram bens de uso pessoal dos ex-proprietários, cujas despesas eram irregularmente incluídas na contabilidade da empresa, para que os custos de operação do transporte fosse aviltado, provocando aumentos de tarifa.

**F R O T A   E N C O N T R A D A**

E M P R E S A	ÔNIBUS URBANO		ÔNIBUS RODOVIÁRIO	
	FROTA	IDADE MÉDIA	FROTA	IDADE MÉDIA
AUTO VIAÇÃO JABOUR LTDA	169	2,1	-	-
TRANSPORTES AMÉRICA LTDA	134	3,6	-	-
AUTO VIAÇÃO ABC LTDA	103	5,8	37	5,1
TRANSPORTES ORIENTAL LTDA	223	4,3	-	-
TURISMO MAGELI LTDA	55	6,0	23	6,8
VIAÇÃO UNIÃO LTDA	126	4,4	-	-
VIAÇÃO CARAVELLE LTDA	61	6,0	-	-
LUXOR TRANSPORTES E TURISMO LTDA	100	4,5	11	5,2
VIAÇÃO PONTE COBERTA LTDA	55	4,0	-	-
VIAÇÃO ESTRELA LTDA	73	4,0	-	-
VIAÇÃO N.S. DO AMPARO LTDA	73	5,9	8	5,4
CAVALCANTI & CIA.LTDA	72	7,1	-	-
EMPRESA N.S. APARECIDA LTDA	45	4,7	-	-
REAL AUTO ÔNIBUS S/A	236	3,5	61	6,5
VIAÇÃO REDENTOR S/A	298	2,6	25	6,2
VIAÇÃO VERA CRUZ S/A	82	3,9	-	-
ICARAI AUTO TRANSPORTES LTDA	54	8,8	-	-
EXPRESSO MIRAMAR LTDA	28	5,0	-	-
ANATUR TURISMO LTDA	-	-	28	7,3
RIVIERA TRANSPORTES E TURISMO	16	4,5	-	-
AUTO VIAÇÃO ESTRELA LTDA	-	-	20	4,8
<b>S O M A</b>	<b>2.003</b>	<b>4,8</b>	<b>213</b>	<b>5,9</b>

A frota total encampada totalizava 2.216 Ônibus.

## BENS IMÓVEIS

### AUTO VIAÇÃO JABOUR LTDA.

- . Lote de terreno na Av.Santa Cruz, junto ao nº12451 Campo Grande
- . Sítio nº 4919 na Av.Santa Cruz com 6 residências
- . Imóvel na Av.Santa Cruz, 12401 - Campo Grande

### AUTO VIAÇÃO ABC LTDA.

- . Área de 6380m, construídos por 10 lotes, sendo 4 lotes da empresa e 6 lotes de propriedade da ex-proprietária.
- . As instalações (garagem e escritório) acham-se construídas nos 10 lotes mencionados.
- . Área de 2860m<sup>2</sup>, em Niterói, com instalações de garagem, alugada de terceiros.

### TRANSPORTES ORIENTAL LTDA.

- . Apartamento Apart-hotel - Ipanema Palace - Rua Visconde de Pirajá.
- . Imóvel Rua Campo Grande, 798
- . Terreno Av.Brasil, 35768
- . 2 vagas no Est.Menezes Cortes
- . Área 40.000m<sup>2</sup> na Av.Santa Cruz, 11220

### TURISMO MAGELI LTDA.

- . Imóvel com 1200m<sup>2</sup>, na Rua Ten.Nilton Campos Soares lote nº 1
- . Imóvel onde se encontra a sede da empresa

### VIAÇÃO UNIÃO LTDA.

- . Área de 14.400m<sup>2</sup>, com área construída de 6253m<sup>2</sup> na Rua Mena Barreto



LUXOR TRANSPORTES LTDA.

- . Área de 39725m<sup>2</sup>, (garagem - Central) onde se encontra a sede
- . Área na Rua João Valério s/nº de 2039m<sup>2</sup> construída
- . Área a Rua Malvino Ferreira de Andrade, 689 em Santo Aleixo - Magé
- . Lote de 492,5m<sup>2</sup> na Rua Simão da Mota, 369 - Magé - Rio de Janeiro
- . Sala na Rua João Valério, 78 xom 35,92m<sup>2</sup> - Magé - Rio de Janeiro

VIAÇÃO ESTRELA LTDA.

- . Imóvel na Travessa João Silva, 84
- . Lotes s/nº na Travessa João Silva
- . Lotes na Rua Abílio José de Mattos
- . Lotes de 1 à 4 da Travessa Jayme de Moura
- . Lote nº 736 no Bairro Boa Vista - São Gonçalo
- . Lote nº 4654 no Bairro Boa Vista - São Gonçalo
- . Lote nº 4670 no Bairro Boa Vista - São Gonçalo
- . Lote nºx 4655 e 4652 no Bairro Boa Vista - São Gonçalo
- . Lote na Rua Porto Alegre, 587 - São Gonçalo

VIAÇÃO N.S.DO AMPARO LTDA.

- . Área de 1137m<sup>2</sup> na Rodovia Amaral Peixoto - Rio D'Ouro - São Gonçalo
- . Área de 1896m<sup>2</sup>, com galpão à Praça Oswaldo Xavier, 55 - São Gonçalo
- . Área de 400m<sup>2</sup> com construção à Rua Soares de Souza Maricá
- . Área de 4348m<sup>2</sup> com galpão à Rua 49, Loteamento Jardim Miramar - Maricá

CAVALCANTI & CIA LTDA.

- . Área de 14000m<sup>2</sup>, à Rua Alberto Teixeira da Cunha , 712 com área construída de 2100m<sup>2</sup>
- . Área de 4000m<sup>2</sup>, com galpão à Rua Nilo Peçanha, 42 Olinda
- . Terreno de 615m<sup>2</sup>, à Rua Pracinha Wallace Paes Leme
- . Terreno de 615m<sup>2</sup>, à Rua Elizeu de Alvarenga, 1238 Nilópolis

REAL AUTO ÔNIBUS S/A

- . Área à Rua 29 de julho, 357 (garagem 1)
- . Área à Rua Arlindo Janot nº 30 (garagem 2)
- . Área à Rua Peter Lund, 30 e 145 (garagem 3)
- . Terreno à Rua Comandante Garcia Pires com 11.235m<sup>2</sup>

VIAÇÃO REDENTOR S/A

- . Área com 44.000m<sup>2</sup>, onde está instalada

VIAÇÃO VERA CRUZ S/A

- . Loja D, na Rua Baruriti, 14 - Bonsucesso
- . Área de 4653m<sup>2</sup>, constituída pelos lotes de 1 a 13 da quadra 06, com área construída de 1635m<sup>2</sup>
- . Área 8, 9, 10, quadra 18, à Av. Presidente Kennedy, área total de 1122m<sup>2</sup> - Duque de Caxias

ICARAÍ AUTO TRANSPORTES LTDA.

- . 3 lotes (nºs: 161, 162 e 166) com total de 2260m<sup>2</sup> no loteamento denominado FAZENDA COELHO

EXPRESSO MIRAMAR LTDA.

- . Área de 1762m<sup>2</sup> e construção de 800m<sup>2</sup>
- . Lote nº 138 com 400m<sup>2</sup> à Rua 09 - São Francisco - Niterói

QUADRO COMPARATIVO DO PATRIMÔNIO LÍQUIDO COM O DEPÓSITO PARA INDENIZAÇÃO

E M P R E S A	PATRIMÔNIO LÍQUIDO EM 31.12.1985 (Cr\$)	DEPÓSITO EM JUÍZO PARA INDENIZAÇÃO (Cr\$)	DIFERENÇA + ou (-) (Cr\$)
TRANSPORTES AMÉRICA LTDA	14.524.948.134	14.369.539.765	(-) 155.408.169
AUTO VIAÇÃO JABOUR LTDA	28.090.510.613	31.630.479.622	+ 3.539.969.009
TRANSPORTES ORIENTAL LTDA	17.785.382.428	21.648.367.557	+ 3.862.985.129
REAL AUTO ÔNIBUS S/A	34.437.143.047	36.619.181.343	+ 2.182.038.296
VIAÇÃO REDENTOR S/A	9.820.512.643	21.643.313.628	+ 11.822.806.985
AUTO VIAÇÃO ABC LTDA	5.563.412.023	7.343.227.268	+ 1.779.815.245
VIAÇÃO N.S.AMPARO LTDA	3.247.173.620	3.471.868.846	+ 224.695.226
EMPRESA N.S.APARECIDA LTDA	498.161.119	3.532.092.030	+ 3.033.930.911
CAVALCANTI & CIA.LTDA	669.181.296	447.104.000	(-) 222.077.298
LUXOA TRANSPORTES TURISMO LTDA	12.200.389.229	18.781.617.251	+ 6.581.228.022
TURISMO MAGELLI LTDA	4.274.764.125	6.482.644.242	+ 2.207.880.117
VIAÇÃO PONTE COBERTA LTDA	1.258.014.326	4.320.159.421	+ 3.062.145.095
VIAÇÃO UNIÃO LTDA	10.185.439.577	14.235.343.396	+ 4.049.903.819
VIAÇÃO VERA CRUZ S/A	10.843.706.239	10.904.470.521	+ 60.764.282
VIAÇÃO CARAVELLE LTDA	4.165.757.398	3.800.485.294	(-) 365.272.104
VIAÇÃO ESTRELA LTDA	1.539.813.406	5.476.830.257	+ 3.937.016.851
		7	7
<b>S O M A</b>		<b>204.706.730.448</b>	<b>45.602.421.223</b>

Com o que se conclui que os valores previamente depositados em juízo para fins de indenização de cada uma das empresas encampadas, em 83% dos casos, foram superiores ao patrimônio líquido declarado pela empresa.

## PARTE III - A Intervenção e a gestão da Viação Redentor

### 3.1 - Histórico da Empresa

A firma Viação Redentor iniciou suas atividades no ramo de transportes coletivo de passageiros em 24.06.50, com 2 (dois) sócios e estrutura familiar. Com garagem na Estrada Intendente Magalhães, em Vila Valqueire, operava 5 auto-ônibus, enfrentava séria concorrência das lotações o que obrigava a operar com boas frequência e regularidade.

Durante o Governo Lacerda foi transferida, a contragosto, para Jacarepaguá, aonde implantou linhas pioneiras, cresceu e desenvolveu-se com o bairro Jacarepaguá, permaneceu com ocupação rural até o final dos anos 60 quando estabeleceu-se a especulação imobiliária - conservou no entanto suas vias largas, a maioria estradas.

Em 1967 a Viação Redentor é transformada em sociedade anônima com a entrada de novos sócios e aumento de capital. Incorpora a seu patrimônio as empresas Viação Cisiolar Ltda. e Viação Nossa Senhora do Loreto S/A, e em 1968 incorpora a Viação Ocidental Ltda.

Em 1968 já possuía a garagem na Estrada do Gabinal aonde permanece.

Em dezembro de 1985, era uma sociedade anônima composta por 7 (sete) sócios, todos irmãos ou cunhados entre si e diretores da empresa, exercendo controle pessoal na operação e na administração da empresa.

PARTE III - A Intervenção na Viação Redentor e a Gestão da  
Viação Redentor

3.2 - A Encampação da Viação Redentor

A equipe inicial designada pela SECTRAN para a intervenção na Viação Redentor era composta por 17 (dezesete) técnicos e funcionários sendo 4 (quatro) técnicos da própria SECTRAN, 3 (três) técnicos da CTC e 10 (dez) técnicos e funcionários do Metrô - RJ - ocupando as mais variadas funções: administradores, advogados, técnicos em transportes, chefes de tráfego, chefes de manutenção, assistentes administrativos, assistentes financeiros, contadores, almoxarifes, motoristas e seguranças.

Às 8:30 do dia 10 de dezembro de 1985, a equipe de Auditoria, acompanhada de Viatura Oficial, apresentava-se à Diretoria da Empresa que a aguardava desde às 04:00 horas da manhã, horário da convocação na SECTRAN.

Através do Termo de Intervenção e Posse Provisória, ofício de Notificação e Declaração de Lacre apresentados aos empresários foi estabelecida a intervenção na empresa.

A equipe deslocou-se então para as diferentes áreas, a fim de proceder o inventário dos estoques de materiais, peças, equipamentos, veículos e pneus, combustíveis e lubrificantes, colocando-se junto aos funcionários nas áreas específicas, mas mantendo os trabalhos em ritmo normal.

### PARTE III - A Intervenção e a Gestão da Viação Redentor

#### 3.3. - A situação encontrada

##### 3.3.1 - A operação

A Viação Redentor detém a monopólio do transporte coletivo em Jacarepaguá com área de operação limitada ao norte por Madureira e Cascadura, ao Sul pela Barra da Tijuca, a Oeste até encontrar o Maciço da Pedra Branca atingindo o Recreio dos Bandeirantes, Vargem Grande, margeando a Serra do Nogueira através de Curicica, Guerengüê, Outeiro Santo, Estrada do Rio Grande e subindo à Noroeste até atingir Sulacap atravessando a Serra do Engenho Velho.

À leste promove a ligação de Jacarepaguá através da Cândido Benício à Madureira e Cascadura, via Méier e Av. Suburbana, com Vila Isabel, Tijuca, Rodoviária e Centro da Cidade, via Estrada Menezes Cortes, atravessa a Serra dos Pretos Forros e integra Jacarepaguá à Tijuca e ao Centro da Cidade.

À Sudeste, via Estrada Velha de Jacarepaguá, elevado do Joá, liga Jacarepaguá à São Conrado e Gávea na Zona Sul.

Pela inexistência de qualquer outro meio de transporte de massa (ao contrário de outras áreas servidas pela RFFSA ou pelo Metrô) apresenta a Viação Redentor uma mega demanda de 250.000 (duzentos e cinquenta mil) passageiros por dia, população superior à de algumas capitais do País.

Sua operação tem características ímpares:

- Em Madureira - que conjuntamente com Cascadura formam o Grande Centro Metropolitano do Município, ponto convergente de comércio, trocas de serviço e eixo de transporte rodoferroviário. Linhas com 30.000 (trinta mil) passageiros - relevo plano.

- Via Serra dos Pretos Ferros - na ligação para Tijuca e Centro, numa serra acidentada, com grandes aclives, sem renovação de passageiros e exigindo veículos com motor possante. O suficiente para vencer a serra com lotação máxima.
- Na Estrada Velha de Jacarepaguá - área de recente desenvolvimento da região, com variações econômicas extremas: dos condomínios de luxo aos bolsões de pobreza - estrada acidentada, curvas fechadas que provocam acidentes quando do encontro de dois carros muito alongados. (Tipo Padron).
- Na Barra da Tijuca - com operação de praia, e maiores demandas no sábado e no domingo com a agravante de nunca ter à disposição ônibus suficiente para a demanda caso faça muito sol, o que só vai se saber poucas horas antes da operação.

Em dezembro de 1985, a Viação Redentor operava 25 (vinte e cinco) linhas de ônibus urbanos, 1 linha especial (para a Cidade Universitária) e 2 linhas tipo Ar Condicionado, ligando a Baixada de Jacarepaguá e Barra da Tijuca a outras áreas através de 2 eixos distintos (corredores):

- Eixo Cândido Benício: (12 linhas) Via Madureira/Cascadura
  - 266 - Rodoviária x Cidade de Deus
  - 267 - São Francisco X Freguesia
  - 636 - Sans Penã x Gardênia Azul
  - 690 - Méier X Cidade de Deus
  - 701 - Madureira x Alvorada
  - 732 - Gardênia Azul X Cascadura
  - 733 - Cascadura x Cidade de Deus
  - 734 - Madureira x J. Clarisse
  - 748 - Cascadura X Barra da Tijuca
  - 753 - Cascadura X Barra da Tijuca
  - 755 - Cascadura X Gávea
  - 766 - Madureira x Freguesia
- Eixo Menezes Cortes: (6 linhas) via serra
  - 240 - Carioca x Cidade de Deus (1)
  - 241 - Mauá x Taquara (1)
  - 268 - S. Francisco x Curicica (1)
  - 269 - S. Francisco x Curicica (1)
  - 600 - Taquara x Saens Penã (2)
  - 601 - Taquara x Saens Penã (2)



As outras linhas urbanas da empresa, prestavam serviços internos na Baixada de Jacarepaguá e Barra da Tijuca:

- 729 - Gardênia Azul x Tanque
- 730 - Gardênia Azul x Tanque
- 731 - Freguesia x Cidade de Deus
- 750 - Cidade de Deus x Gávea
- 751 - Cidade de Deus x Barra da Tijuca
- 752 - Cidade de Deus x Barra da Tijuca
- 754 - Sulacap x Barra da Tijuca

No dia 10 de dezembro, 3ª feira, a empresa transportou 234.915 (duzentos e trinta e quatro mil novecentos e quinze) passageiros, com arrecadação de CR\$ 393.300.300,00.

No dia 20 de dezembro, foi estabelecido um dos recordes da empresa: 254.274 (duzentos e cinquenta e quatro mil duzentos e setenta e quatro) passageiros por dia.

Em dezembro de 1985 foram transportados 6.303.153 (seis milhões trezentos e três mil cento e cinquenta e três passageiros (média diária de 246.000 passageiros) em 57.508 viagens realizadas, percorrendo 2.828.484 Km com receita apurada de Cr\$ 9.003.204.270,00 e consumo de 844.733 litros de Diesel.

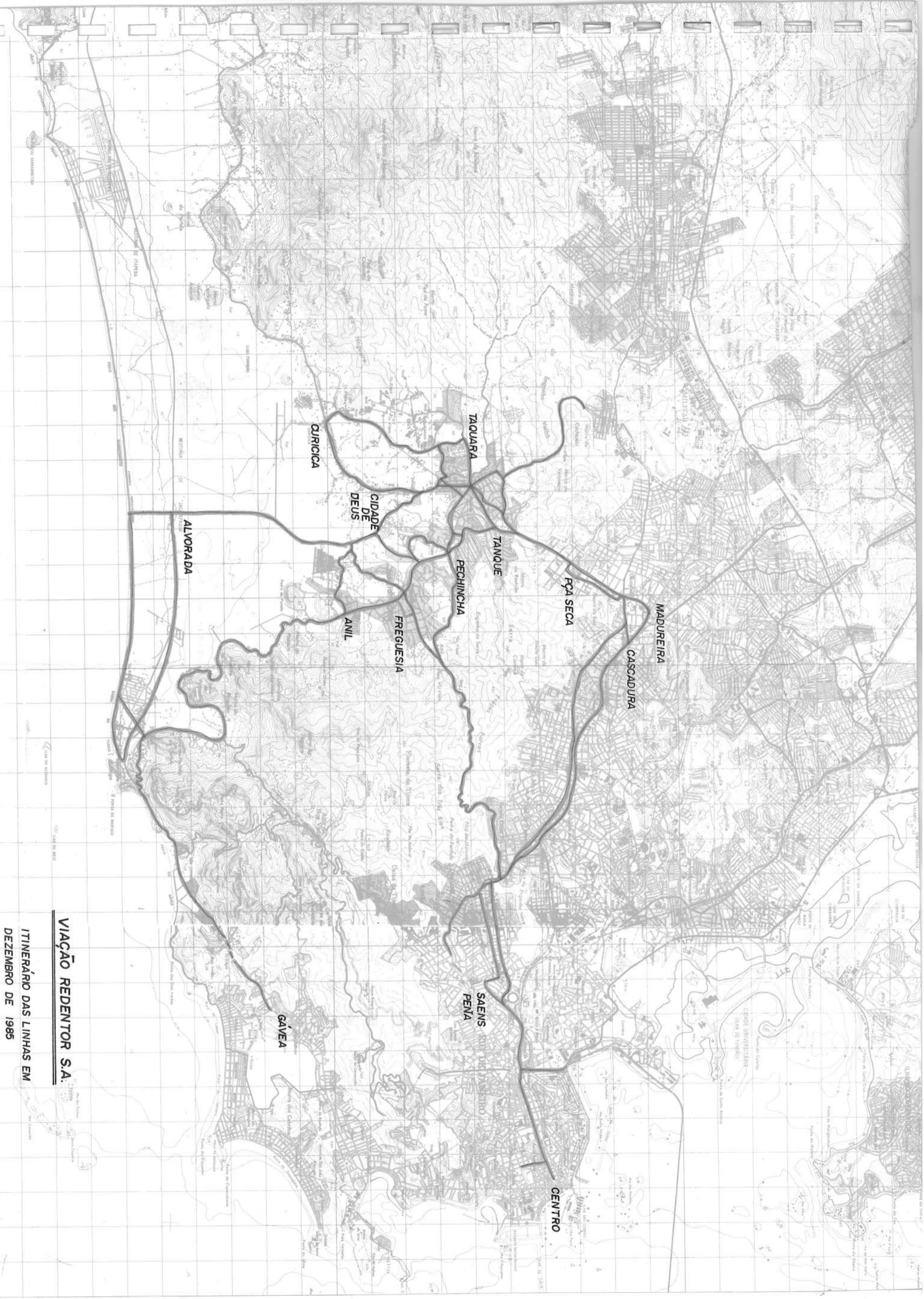
Média de 2,23 passageiros p/Km no ônibus urbano e 0,56 no A.C.



Nº	L I N H A nome	Eixo (Corredor)		Frota	Tempo de Viagem Fora Pico	Freq./ Pico	Pass/ dia Dez/85	Extensão km	Tarifa Cr\$
		CB	MC						
240	Carioca/Cidade de Deus	X		18	2:10	10'	7.767	65	2.500
241	Mauá/Taquara	X		18	2:10	10'	7.040	59	2.500
266	Rodoviária/Cidade de Deus	X		15	2:20	10'	15.508	66	1.400
267	S.Francisco/Freguesia	X		15	2:20	10'	10.118	61	1.400
268	S.Francisco/Curicica	X		12	2:20	10'	8.956	65	2.500
269	S.Francisco/Curicica	X		13	2:10	15'	4.932	70	2.500
600	Taquara/Saens Peña	X		4	1:40	15'	3.930	48	1.600
601	Taquara/Saens Peña	X		5	1:40	15'	3.058	50	1.600
636	Saens Peña/Gardênia Azul	X		23	2:30	7'	27.902	65	1.300
690	Méier/Cidade de Deus	X		15	2:00	9'	16.376	45	1.300
701	Madureira/Alvorada	X		12	1:30	6'	24.371	41	1.600
729	Gardênia Azul/Tanque		X	4	0:40	12'	5.212	16	600
730	Gardênia Azul/Tanque		X	4	0:40	12'	5.276	14	600
731	Freguesia/Cidade de Deus		X	2	0:30	20'	1.971	19	600
732	Gardênia Azul/Cascadura	X		5	1:20	15'	6.139	34	1.050
733	Cascadura/Cidade de Deus	X		6	1:10	15'	5.063	27	1.050
734	Madureira/J.Clárisse	X		10	1:50	12'	10.708	42	1.050
748	Cascadura/B.Tijuca	X		13	2:10	10'	15.118	59	1.800
750	Cidade de Deus/Gávea		X	8	1:40	12'	5.538	66	2.300
751	Cidade de Deus/B.Tijuca		X	3	1:10	20'	2.479	31	1.300
752	Cidade de Deus/B.Tijuca		X	3	1:10	20'	2.593	31	1.300
753	Cascadura/B.Tijuca	X		9	2:00	10'	6.830	57	1.800
754	Sulacap/B.Tijuca		X	8	2:00	10'	8.626	56	1.800
755	Cascadura/Gávea	X		12	2:30	10'	8.597	71	2.500
766	Madureira/Freguesia	X		17	1:50	5'	30.664	33	1.050
2111	Castelo/Praça Seca			14	2:00	8'	1.881	64	9.600/7.700
2113	Castelo/Taquara			8	2:30	15'	1.351	94	9.600/7.700
s/n	Cidade de Deus/Cid.Univers.			1	2:30	-	37	33	2.500
	<b>TOTAL</b>			<b>277 (-46)</b>			<b>246.160</b>		

CB = Cândido Benício MC = Menezes Cortes

Interno = Baixada de Jacarepaguá



**VIAÇÃO REDENTOR S.A.**  
**ITINERÁRIO DAS LINHAS EM**  
**DEZEMBRO DE 1985**

### PARTE III - A situação encontrada

#### 3.3.2. O patrimônio

O patrimônio da Viação Redentor constava apenas da garagem, da frota e de uma pequena frota de apoio.

A garagem, situada na Estrada do Gabinal, 1395 em Jacarepa-  
guã com 44.000 m<sup>2</sup>, avaliado então, em Cr\$2.026.460.395,00.

A frota operacional composta de 298 ônibus urbanos com idade média de 2,6 anos e 25 ônibus rodoviários com idade média de 6,2 anos, totalizando 323 ônibus com valor estimado de Cr\$38.492.086.286,00.

Da frota de apoio constavam:

- . 1 Chevrolet Monza SLE - 1984
- . 1 Volkswagen Sedan - 1983
- . 2 Volkswagen Sedan - 1985
- . 3 Chevrolet Pick-up D-10 - 1979
- . 2 caminhões Mercedes Benz - Socorro - 1971
- . 1 Pick-up Toyota - 1967
- . 1 computador

Os estoques de peças de reposição, pneus, combustíveis, lubrificantes, totalizavam Cr\$1.227.307,00 (7,3% do total de Cr\$16.588.357,00 da encampação).

A verificação de valores depositados na tesouraria, revelou a inexistência de saldo em moeda corrente.

No interior da Caixa Forte encontrava-se a receita arrecada da na véspera, dia 9 de dezembro.

O capital próprio da empresa representava apenas 3,43% do ativo social, sendo 96,57% constituído por capital de terceiros, entre fornecedores, obrigações financeiras e outras.

As fontes de financiamento da empresa são praticamente externas, ou seja, para cada Cr\$1,00 de recurso próprio aplicado, há uma correspondência de Cr\$28,10 de capital de terceiros.



### PARTE III - A intervenção e a gestão da Viação Redentor

#### 3.3. A situação encontrada

##### 3.3.3. Pessoal

O efetivo em operação encontrado na Viação Redentor em dezembro de 1985, totalizava 1684 funcionários, assim distribuídos:

Tráfego: 1350 empregados	motoristas 611
	cobradores 633
	despachantes 80
	fiscais 24
	Inspetores 2

Administrativo: 42

Oficina: 269

Total de 1661 empregados registrados, havendo 23 empregados sem registro. Afastados por Iapas e ou acidentados: 86 empregados. Rodavam 60 veículos em Turno Único (do total da frota das empresas encampadas, 530 ônibus operavam em Turno Único, ou seja, 37% de trabalhadores em situação trabalhista irregular).

O adicional noturno e as horas extras não eram pagos e as férias não eram concedidas.

As anotações de praxe eram regularmente feitas nas CTPs tanto quanto nas fichas de Registro, mas os empregados não as gozavam: recebiam em dinheiro através do Caixa 2 e continuavam trabalhando ou faziam Acordo de Demissão, quando eram lesados e ficavam trabalhando recebendo também pelo Caixa 2.

Permaneciam nessa situação por muito tempo e, às vezes, sequer eram readmitidos.

Alguns empregados contavam até 5 "acordos" em carteira.

Havia casos comprovados de trabalhadores sem gozar férias há 5 anos.

Havia empregados trabalhando em auxílio maternidade e aposentados, inclusive por invalidez, trabalhando sem registro.

### 3.3.4. Obrigações e débitos / Questões jurídicas

Levantamento feito em janeiro/86.

Denunciou um débito com o IAPAS de Cr\$1.983.952,95 a partir de julho/85, sendo que a última parcela (absorvida pelo Estado) vencida em dezembro/85 no valor de Cr\$1.248.815,90.

Havia débitos com o ISS desde março de 81, montando a Cr\$2.600.457,25 e mais dívidas com fornecedores de chassis e de carrocerias, de combustível, totalizando Cr\$13.634.000,00.

Um contrato de empréstimo contraído com a SHELL DO BRASIL S/A, vigindo há 06 (seis) meses obrigava o consumo pela empresa de todos os produtos de comércio da fornecedora, derivados ou não do petróleo, por todos os veículos em troca de vultosa quantia retirada 5 meses antes da encampação (em agosto de 85 a empresa aumentou seu capital social para Cr\$6.671.918.400,00). A amortização da dívida obrigava a cumprir faturas vencendo de 3 em 3 dias. O contrato de fornecimento estabelecia limites mínimos de consumo, como por exemplo: 1 milhão de litros de diesel por mês, entre outros.

A empresa acabara de adquirir 125 ônibus (baseada na política de manter a frota sempre nova, evitando a manutenção) cujas parcelas venciam comprometendo toda a arrecadação.

O Estado tomou posse das empresas arrecadando em dezembro apenas 20 dias tendo em vista que os antigos proprietários arrecadaram todo o resultado operacional até a véspera da encampação.

O Governo do Estado assumiu encargos de pagamentos imediatos, tais como o salário dos trabalhadores do mês de novembro, em várias empresas: 13º salário: obrigações

tributárias e previdenciárias (Imposto de Renda, IAPAS, FGTS, Salário Educação etc) referentes ao mês de novembro e pagáveis até o dia 15 de dezembro de 1985; além do salário dos trabalhadores de todas as empresas no mês de dezembro.

Na Viação Redentor, após dez dias da desapropriação, foi pago o 13º salário de todos os funcionários, incluindo o respectivo reajuste salarial da categoria, fruto de acordo havido em 6.12.85 entre patrões e empregados

Questões jurídicas - Havia 69 ações cíveis contra a Viação Redentor e 39 ações trabalhistas.



PARTE III -

3.4 - O Gerenciamento da Empresa

A orientação inicial na gestão da Viação Redentor, foi a manutenção da operação de toda a empresa mantendo-se um clima de normalidade entre os funcionários.

De posse dos primeiros dados operacionais e administrativos, procedeu-se paulatinamente a correção das distorções encontradas.

Assim, foram restabelecidos os horários noturnos da operação, assim como a operação nos fins de semana quando os poucos ônibus que circulavam, eram dirigidos por pessoal estranho aos quadros da empresa, principalmente policiais militares.

Após o registro do pessoal que trabalhava sem carteira assinada, promoveu-se à listagem das necessidades básicas a fim de suprir os 60 (sessenta) ônibus que operavam em turno único, sendo a extinção do T.U. um compromisso imediato da encampação, do Secretário de Estado de Transportes e do Governo do Estado.

Concomitantemente, procedeu-se a concessão de férias no trimestre a mais de 10% dos funcionários, que fizeram valer seus direitos tão logo o Estado incorporou as empresas. Avalia-se a situação gerada, tendo em vista que a empresa não concedia férias regulares a seus funcionários, antes da encampação.

Não havia quadro de vigilantes e seguranças na empresa - esse setor ficava sob o comando das chamadas Polícias Mineiras, constituídas por policiais que nos horários de folga, prestavam serviços de proteção ao arrepio da lei.

Aliás, a corporação da PM, isentos seus dirigentes, mostrou-se pouco receptiva à manter a segurança na Viação Redentor, provavelmente pelas perdas paralelas dos ganhos extra auferidos informalmente.

A quase inexistência de Operação Noturna, prescindia de Manutenção Noturna (mecânicos, borracheiros, socorrista, eletricista, almoxarife, etc) sendo necessária a criação do 3º Turo

no de Manutenção Preventiva.

A fim de suprir essas necessidades o Sindicato dos Rodoviários do Rio de Janeiro, à pedido da Secretaria de Estado de Transportes, elaborou uma lista de 2.500 (dois mil e quinhentos) filiados que se candidatavam as vagas existentes, sendo paulatinamente absorvidos.

Na Viação Redentor, estruturou-se uma equipe de psicólogos do Metrô, que procediam ao exame e testes de seleção dos rodoviários indicados pelo Sindicato, para posterior absorção em todas as empresas, compatibilizando o local da moradia do funcionário com local das garagens.

Nesses testes, constatou-se o elevado percentual de alcoólatras dentre os sindicalizados, além do excessivo número de acordos nas CTPs o que configurava grandes mutações dos funcionários entre todas as empresas.

Variação do quadro de pessoal no período compreendido entre 10 de dezembro de 1985 e 31 de março de 1986:

DATA	EFETIVOS	AFASTADOS (LICENÇA - SAÚDE )
10.12.85	10.547	269
31.03.86	11.677	283

Foram admitidos, portanto 1.130 trabalhadores para fazer face a substituição de funcionários dispensados, cobertura dos quadros funcionais no caso dos afastados por licença-saúde e modificações da estrutura operacional nos primeiros 110 dias da encampação.

Após a desapropriação, os horários passaram a ser rigorosamente obedecidos, sendo que, quando havia imperiosa necessidade de prorrogação, da jornada de trabalho, a empresa procedia rigorosamente dentro da lei, também os adicionais noturno e de horas extras antes pagos pelo "Caixa 2", eram respeitados, segundo a legislação vigente.

No quadro à seguir avalia-se a situação operacional após a desapropriação da Viação Redentor, utilizando-se indicadores normalmente adotados para esse fim; relações Demanda/Oferta, Demanda/Produção de Transportes (I.P.K.) e consumo de Diesel.



Observa-se na análise as tabelas e gráficos apresentados, um excepcional aumento na demanda de transporte acompanhado de incrementos menores e não proporcionais na oferta (número de viagens) e na produção do transporte (quilômetros rodados).

No primeiro trimestre de 86, a demanda da Viação Redentor obteve um acréscimo de 25,47% enquanto sua oferta foi aumentada em apenas 0,25% em relação ao 1º trimestre do ano anterior. Conseqüentemente seu índice de aproveitamento também sofreu elevação, passando de 1,78 passageiros/Km para 2,22 passageiros/Km. O consumo de combustível cresceu, de 0,324 l/Km para 0,346 l/Km.

O aumento da demanda em meses atípicos como janeiro, fevereiro e março, incluídas aí as férias escolares, deve-se a uma forte operação de praia, principalmente nos fins de semana, que não era explorada pela administração anterior, assim como a regularidade da frequência em toda a operação e a confiabilidade nos horários noturnos.

Em relação a situação financeira, praticamente toda a receita proveniente da operação na Viação Redentor, encontrava-se comprometida com obrigações contraídas anteriormente ao processo desapropriatório, referentes a obrigações financeiras, tributárias, previdenciárias, fornecedores e pessoal, financiamentos para aquisição de veículos, empréstimo para capital de giro, entre outros.

A amortização dessas obrigações ocorreu através dos recursos gerados pelo resultado operacional de todas as empresas (toda a arrecadação passou a ser integralmente movimentadas pelo BANERJ), e através de empréstimos bancários, acrescidos de juros e correção monetária até 28.02.86.

O processo de endividamento não ocorreu por eventuais dificuldades financeiras ou fruto de déficit operacional mas em decorrência de irregularidades tais como o subfaturamento de receita operacional e do Ativo Imobilizado, como demonstrado na operação que financiou a aquisição de 125 ônibus e subfaturou a alienação dos ônibus usados.

Finalmente, acrescente-se que nos meses de janeiro e fevereiro de 1986, logo após a desapropriação, os índices inflacionários superaram todas as expectativas, obrigando inclusive o Governo Federal a tomar as medidas de controle inflacioná-

rio - Plano de Inflação Zero no dia 28 de fevereiro de 1986.

### 3.5. Conseqüências advindas do novo Plano Econômico

Com o advento do Plano Cruzado as empresas de transportes se viram em situação extremamente difícil.

Os acessórios, peças e pneus desapareceram do mercado, o que provocou uma corrida desenfreada para o mercado paralelo, onde esses produtos eram vendidos sem nota e a preços totalmente fora da realidade.

A prática de abastecer no mercado paralelo, não pode ser adotada pelas empresas desapropriadas, como de resto, operavam todas as demais empresas e inclusive toda a economia nacional.

Sob uma intervenção, não se poderia compactuar com o ágio acrescido ao preço tabelado.

Sem a reposição obrigatória de peças consumidas na normalidade da operação, (a Viação Redentor consumia 3.000 pneus por mês), só restava a canibalização dos carros que por motivos diversos encontravam-se na garagem, retirando suas peças e colocando-as em outros que necessitavam entrar em circulação.

Diminuía a frota operante, enquanto pelo aquecimento econômico (falso) gerado pelo Plano Cruzado, aumentava a demanda de passageiros. Surgiram empregos, aumentou a disponibilidade para o lazer, exigindo mais e mais viagens na busca do consumo fácil e inédito.

Agravava-se dia a dia a situação das empresas, que tiveram inclusive que hourar<sup>N</sup> o abono dos salários dos rodoviários, a partir de março de 86, sem a ocorrência do repasse desses custos às tarifas de transporte.



Reduzida a frota, aumentava a demanda, sem possibilidade de correlação operacional, houve como resultante o descrédito do povo em relação à encampação que não cumpria as determinações primeiras de prover o transporte em toda a Região Metropolitana, aumentando a frequência dos ônibus, e estabelecendo um serviço de melhor qualidade, com uma tarifa mais justa.

Variação no período de um ano na Viação Redentor:

Período	Passag./dia	Diferença	Ônibus/dia	Diferença
Dez/85	246.000	+ 20.600	294	- 19
Dez/86	266.600		275	

Nenhuma das empresas conseguiu substituir um ônibus sequer e registraram-se apenas 9 linhas lançadas pela nova administração, no conjunto das empresas encampadas.

A situação manteve-se dessa forma, com a irrestrita credibilidade popular ao Governo Federal até o advento das eleições para governador em novembro de 86, quando desfez-se o encanto do Plano Econômico.

O Novo Governo do Estado, comprometido com o empresariado de transportes, já anunciava ainda em campanha para o Governo, a imediata entrega das empresas aos antigos proprietários.

Compromisso que finalmente se consumou em 14/07/89 através do Decreto 13.186 no qual o Estado reintegrava os antigos proprietários na posse das empresas, sem que lhes fosse exigido o valor correspondente à indenização estabelecido pelo Governo do Estado em 10 de dezembro de 1985.

TR  
DOCUMENTAÇÃO

\* Decreto n.º 13.186 de 14 de julho de 1989

REVOGA o Decreto nº 8.711, de 9.12.85.

O GOVERNADOR DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO, em exercício, no uso de suas atribuições legais, e tendo em vista o que consta do Processo nº E-14/31.569/89,

CONSIDERANDO que os interesses superiores da reestruturação operacional do sistema de transportes de massa da Região Metropolitana do Rio de Janeiro propiciaram a efetivação de Termos de Transação, assinados, nos autos da respectiva ação expropriatória, entre o Estado do Rio de Janeiro e a quase totalidade dos detentores das ações e cotas de capital que foram declaradas de utilidade pública pelo decreto acima referido;

CONSIDERANDO que as aludidas transações importaram na desistência do feito com relação aos seus signatários, devolvendo-se, aos expropriados, a posse dos bens objeto da desapropriação, evidenciando-se, assim, a partir dos ajustes, a inequívoca descaracterização da utilidade pública declarada com vistas à totalidade dos bens incluídos no anterior ato governamental,

## D E C R E T A:

Art. 1º - Fica revogado o Decreto nº 8.711, de 9.12.85, tornando-se sem efeito a declaração de utilidade pública pa-

ra fins de desapropriação relativa às ações e cotas de capital das sociedades relacionadas no art. 1º do decreto ora revogado.

Art. 2º - Este decreto entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

Rio de Janeiro, 14 de julho de 1989

FRANCISCO DE ASSIS MARTINS AMARAL

MARCELO AVERBUG

JORGE HILÁRIO GOUVEA VIEIRA

JOSEF BARAT

\* Omitido no D.O. de 17.07.89

#### PARTE IV - Conclusões

##### 4.1. As contradições entre o Poder Público permissionário dos serviços do transporte coletivo do Rio de Janeiro e as Empresas privadas operadoras, à partir da encampação de dezembro de 1985

Uma avaliação sobre a encampação das empresas de transporte coletivo pelo Governo Leonel Brizola é dificultada pela interrupção do processo tanto pelo estabelecimento do Plano Cruzado que cerceou as possibilidades planejadas como pela descontinuidade na política estadual, com a eleição do Governador Moreira Franco em novembro de 1986.

O novo Governador comprometido com o cartel empresarial do transporte coletivo urbano, utilizava mesmo na sua campanha à eleição o compromisso da devolução das empresas aos primeiros proprietários.

No entanto, independente dos fatos reais que atropelaram a encampação, surge clara a dificuldade de gerência do Poder Público sobre a empresa capitalista gerida pelo interesse do lucro. Os compromissos com a população, obrigam a uma operação cuja finalidade é o social; é o atendimento em plena forma, independente dos custos operacionais o que não ocorre com o critério da eficiência capitalista, aonde só existe interesse quando há lucro.

O Poder Público em relação aos transportes não pode ter o critério da lucratividade, restrito à empresa capitalista, e sim com compromisso de prover as necessidades de todos, mesmo que para isso seja necessário lançar mão do subsídio. Assim, historicamente o transporte noturno é deficitário e por isso, não é operado pelas empresas capitalistas. Quando o Poder Público assume esses serviços, sua obrigação e mesmo a expectativa gerada na população é a manutenção do serviço noturno (e outros), ideal, mesmo sabendo-se que os custos são superiores à receita.

A quebra da espinha dorsal capitalista quando um Governo Socialista assume suas empresas provoca um choque no então empresário, pela necessidade de abrir sua empresa ao serviço em detrimento do lucro; nos empregados que imediatamente exigem seus direitos, como se tivessem conquistado no momento e no público usuário, que num prazo mínimo exige substanciais mudanças operacionais.

A expectativa popular quanto à imediata melhora da operação, certamente foi gerada por um entusiasmo nascente em relação ao fato da encampação ter-se consumado, mas um verdadeiro abismo separava essa data, da efetiva melhora dos serviços que só seria obtida com a posterior racionalização das linhas com a implantação de terminais e uma profunda modificação estrutural do sistema.

A expectativa da população era de que após a encampação tudo estaria resolvido, quando na verdade o ato político delimitava apenas o início de uma grande transformação que sequer chegou a ocorrer.

A administração das empresas encampadas operadas por funcionários públicos, encerra um grande problema: a dificuldade da gerência do Poder Público em relação à empresa gerida por controle pessoal.

Existe uma máxima adotada pelo empresário que diz: "Empresa de ônibus é coisa para português". Este, como ninguém, exerce o controle pessoal da operação e da administração dia e noite. Desde a saída dos ônibus às 4:00 horas da manhã, que é comandada pessoalmente pelos proprietários, até à noite, ao contabilizar a receita, estabelecendo uma gerência abrangente e permanente. E a empresa de ônibus não pára, não tem folgas semanais, nem nos feriados de Natal, Ano Novo ou Carnaval.

A administração pelas equipes de intervenção pecou por não posicionar-se de acordo com essas exigências da empresa. Com o decorrer do tempo e a normalização da nova administração, houve um relaxamento no cumprimento destes horários e o funcionário da empresa passou a desacreditar do controle da nova administração que não se fazia presente como a anterior.

É palpável a incompatibilidade entre o serviço público e uma gerência permanente, que pressupõe dedicação extrema aos problemas da empresa, sem respeitar turnos de serviço, folgas ou férias.

E mais difícil se torna quando os novos funcionários além de serem improvisados nas novas funções de gerenciamento não se adaptam à essas características intrínsecas à operação de transporte coletivo.

Sobre o empreguismo na encampação, não encontramos registros acerca de grandes números de demissões de funcionários quando da retomada das empresas pelos antigos proprietários. Até prova em contrário, o empreguismo durante a encampação, teria uma relação direta com uma demissão em massa após a retomada das empresas. Que não houve. Sequer declarações das entidades classistas sobre quaisquer demissões foram registradas. (ao contrário de acusações de demissões durante a encampação por parte do Sindicato dos Rodoviários).

O empresário, ao retomar com pleno poder a sua empresa, estabeleceu novamente seu critério capitalista, impossível de conviver com o empreguismo propalado. Assim, à não ser que todos os empresários tenham se socializado, não tem fundamento a assertiva sobre empreguismo na encampação.

O ato de força que caracterizou a encampação das empresas de ônibus, recuperou para o Estado a soberania enquanto poder permitente dos transportes públicos. Fez repensar os valores à que haviam se habituado o Estado acomodado, inerte e vilipendiado (até pela sonegação das informações que lhe eram negadas) e o empresário do setor de transportes ciente de seu poder e da matéria prima explorada por sua empresa - o transporte imprescindível para o desenvolvimento da economia.

Rompeu-se, com a encampação das empresas de ônibus, a camisa de força a que o Estado se encontrava aprisionado, recuperou este a soberania, pois se ainda hoje não a exerce integralmente, ficou para o empresário o trauma da perda da empresa e a possibilidade de um recrudescimento do Estado, caso se faça necessário.

Especula-se sobre a inviabilidade de uma nova encampação, tendo em vista o melancólico final da que foi aqui tratada, restando esclarecer que o fim deveu-se mais pela descontinuidade política do que propriamente pela falência do processo.

Este foi seriamente prejudicado pela improvisação dos administradores, pela inexperiência na realidade da empresa de ônibus, pelas medidas econômicas estabelecidas pelo Poder Federal para as quais o processo de encampação mostrou-se francamente vulnerável.

Mas, sem dúvida, restabeleceu-se o espaço designado ao Estado como permitente da exploração dos serviços de transporte coletivo e recuperou aquele a sua soberania.

Mesmo hoje, com algumas cicatrizes ainda vivas em ambas as partes Estado e empresariado do setor existe a possibilidade de um trabalho conjunto mais efetivo do que no período anterior à encampação.

Houve também por parte do empresário uma profunda transformação que inviabiliza a curto prazo, a retomada de uma medida tão drástica.

A N E X O S



# JORNAL DO BRASIL

Fundado em 1891

M. F. DO NASCIMENTO BRITO — Diretor Presidente

BERNARD DA COSTA CAMPOS — Diretor

J. A. DO NASCIMENTO BRITO — Diretor Executivo

MAURO GUMMADIS — Diretor

FERNANDO FERREIRA — Redator Chefe

MARCOS SALETEIRA — Editor

FLAVIO FERREIRO — Editor

DELLA MANTOVA — Secretária Executiva

## Ponto de Partida

A perda de consciência do Rio quanto aos seus próprios rumos já foi diagnosticada como uma espécie de anemia cívica, que afetaria indistintamente as várias camadas da população. A enfermidade, entretanto, tem modos específicos de manifestar-se em seu corpo administrativo. E, como se este, afetado há muitos anos por um enfraquecimento de visão, negligenciasse o uso de lentes corretoras. Em consequência, a imagem dos grandes problemas da cidade foi-se tomando cada vez menos nítida aos olhos dos governantes. Nessa névoa, criaram-se condições para a generalização do pior dos resultados — a institucionalização das omissões.

Foi talvez no setor vital dos transportes urbanos que essa institucionalização se cumpriu de modo mais enraizado. A semente do erro, é certo, foi plantada há muito. A rigor, lá pelo início da década de 30, quando preconceitos revolucionários bloquearam a adoção de planos de transporte de massa, cuja execução teria orientado o próprio crescimento da cidade em sentido diferente do ocorrido. Entretanto, foi nos últimos 20 anos que se acentuaram os sinais da falta de vontade e de energia para enfrentar essa questão altamente prioritária.

Nesse vácuo tecer-se uma rede de cumplicidades, unindo inicialmente a inércia dos funcionários públicos às aspirações de crescimento de algumas empresas. Em princípio justa e defensável, a ânsia de expandir-se, por não ter encontrado feios equilibradores, levou à cartelização do setor. Adubado o imobilismo com a corrupção, nada mais deteve o processo concentracionário. Hoje, 60% do transporte feito por ônibus no Rio de Janeiro acham-se dominados por apenas sete empresários. Agindo em comum, e à brida solta, são eles que dão as cartas. O controle escapou por completo às mãos da autoridade.

Na geral anarquia da cidade, a degradação dos transportes urbanos resulta fundamentalmente da soli-

dez do arranjo entre governantes e empresários para a manutenção daquilo que um estudioso chama de "competição imperfeita". Trata-se pois de uma área em que o papel da iniciativa privada foi pervertido, para prejuízo de milhões de cariocas que hoje se deslocam entre suas casas e seus locais de trabalho em condições bastante menos apropriadas a pado de corte do que a seres humanos. Até por razões de justiça social, a melhora geral do sistema passa, portanto, a ter como indispensável ponto de partida a mudança de tal situação.

Para reassumir efetivamente o controle do transporte urbano não bastam mais as medidas de rotina, que em circunstâncias normais produzem efeitos positivos. Há que se assegurar, agora, uma participação funcional do setor público. A presença concreta do Estado dará à administração um ponto de apoio para enfrentar a pressão do cartel. Tem sido este, aliás, o caminho seguido mesmo pelos países mais desenvolvidos e democráticos. Até porque, em virtude de suas características, a exploração de serviços concedidos tende sempre a saltar por cima das leis da competição. Para uma reforma completa do sistema — redistribuição de linhas, modificação do regime de concessões, alteração da sistemática de revisão das tarifas — necessitará o Governo de peso específico para acertar os pratos da balança.

As inconveniências da intervenção, no quadro atual, são menores do que as vantagens. Chegamos ao ponto em que só um corte brusco quebrará o precário status quo de dezenas de anos. A tomada de decisão nessa área, seguida de políticas a longo prazo, seria recebida como sinal de recuperação da economia que vem faltando à administração do Rio de Janeiro. Os efeitos no espírito da população seriam saudáveis.

**A Imprensa exige a intervenção do sistema.**

03 DEZ 1959

ONIBUS

## Brizola confirma encampação de empresas ao falar na Rádio Globo

O Governador Leonel Brizola garantiu ontem, ao participar do programa de estréia do comunicador Eloy DeCarlo, na Rádio Globo, que o Estado vai mesmo encampar de 25 a 30 por cento do sistema transportes coletivos do Rio. Brizola, que respondeu a perguntas de jornalistas e ouvintes, parabenizou dirigentes e funcionários da Rádio Globo, pela passagem dos 41 anos da emissora, lembrando as mútuas responsabilidades que os órgãos de comunicação e o poder público têm perante a população.

Embora sem adiantar as linhas que serão encampadas, o Governador confirmou que está se preparando para tomar esta decisão e disse que o Estado precisará de "centenas de milhões de cruzeiros" para concretizar a encampação. Participaram do programa o Diretor Geral do Sistema Globo de Rádio, Paulo César Ferreira; o Diretor de Jornalismo, Guilherme de Souza; e o locutor esportivo José Carlos Araújo, entre outros.



Brizola dá entrevista na Rádio Globo, ladeado por José Carlos e Paulo César Ferreira.

— A linha de ônibus é do poder público, que a concede à empresa particular. Nós temos então que retomar o que é nosso e desapropriar os ônibus — disse Brizola.

O Governador admitiu ontem que a adoção da faixa seletiva para ônibus em Copacabana está trazendo

muitos problemas, mas disse que é uma experiência que ainda está sendo avaliada. Segundo ele, a solução para o problema de trânsito de bairro será a implantação do Metrô de superfície. Ele prometeu que em janeiro tomará sua decisão sobre a adoção desse sistema.

O Governador anuncia a encampação

## Helio Fernandes

vo, textual e truculento: "Não admitiremos Cuba na Organização dos Estados Americanos (OEA)". Acontece que a OEA tem 32 países membros, e o voto dos Estados Unidos não pode suplantá-lo dos outros 31 países. A questão já não é mais a entrada ou a não entrada de Cuba na OEA. A questão agora é saber se temos sequer o direito de resolver o nosso próprio destino, decidir o que nos interessa ou o que não nos interessa.

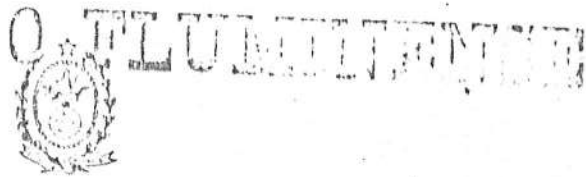
...  
No mesmo discurso, o Secretário de Estado norte-americano disse claramente: "Os Estados Unidos estão sendo ameaçados pela Nicarágua, que não se cansa de nos provocar". Ora, a Nicarágua provocando os Estados Unidos é uma piada colossal de mau gosto, tão grande quanto aquela da invasão do Afeganistão pela União Soviética. As duas maiores potências do mundo, potências não, superpotências, ameaçadas por dois países sem recursos e praticamente sem armas, que só querem conviver, existir e sobreviver.

...  
Há mais ou menos 3 meses estive no Panamá e fui ver com meus próprios olhos: 14 bases norte-americanas no Panamá, armamento de toda espécie, 110 mil homens "estacionados" ali. É exatamente o termo que eles usam: ESTACIONADOS. Na vizinha Costa Rica, mais algumas bases e mais 60 mil norte-americanos também ESTACIONADOS lá. E depois gritam de forma retumbante: "A Nicarágua é uma permanente ameaça para a América". E não estão brincando, estão intimidando mesmo.

...  
O que fazer? Reagir é lógico. Não podemos permitir que 32 membros da OEA sejam coagidos pelos Estados Unidos. E a nossa responsabilidade é ainda maior pois a OEA é presidida por um Embaixador brasileiro, da ativa. Afinal, temos a oportunidade de decidir de uma vez: somos realmente livres ou tudo não passa de uma farsa?

O ex-deputado José Talarico, que acaba de se aposentar no Tribunal de Contas, se interna hoje na Casa de Saúde São José. Talarico será candidato a deputado estadual em 15 de novembro. Não gosta muito de Brasília. XXX Eu já havia dito aqui: o PDI está em pé de guerra contra a entrada de Claudio Moacyr no partido. E dão gargalhadas quando tomam conhecimento do pedido de Claudio Moacyr: quer ser líder do partido. XXX Quando soube da reação do PDI à sua entrada no partido, Claudio Moacyr respondeu de gargalhadas: "Eu não estou entrando para o PDI, que não tem nada para me oferecer. Estou entrando para o partido de Leonel Brizola". O desgovernador Leonel adora esses lances de subserviência. XXX Os proprietários de ônibus estão organizando uma comissão para ir ao desgovernador Leonel fazer um pedido: eles querem que o cargo de Secretário de Transportes seja vitalício, e que o seu ocupante eterno seja o senhor Brandão Monteiro. Este também quer. Mas a população de baixa renda, obrigada a tomar 2 e até 3 ônibus por dia, quer a cabeça do senhor Brandão Monteiro e a estatização de todas as linhas de ônibus. Era o mínimo que se esperava de um governo Socialista. Mas o único Socialismo que este governo conhece é aquele da divisão de 2 pra lá, 3 pra cá. São mestres nisso. XXX Antônio Carlos Magalhães está desesperado com a simples possibilidade do deputado Prisco Viana entrar no PMDB e receber um Ministério. Prisco é muito amigo de Sarney e também já foi amigo de Antônio Carlos Magalhães. Mas ninguém gosta de ser traído a vida toda. XXX O "cincoasta" Luiz Carlos Barreto será o próximo entrevistado do excelente programa O Advogado do Diabo. Estelionatário, passador de cheques sem fundos, fraudador da Cacex, sonegador de Imposto de Renda, hoje riquíssimo lesando todo o cinema nacional, pense: que ele tivesse pânico até mesmo da palavra advogado. XXX José Aparecido está feliz da vida com o Tombamento da cidade de Congonhas e de todas as obras do Aleijadinho. Tudo isso agora é PATRIMÔNIO DA HUMANIDADE por decisão da Unesco. E quem começou todo esse processo foi o próprio José Aparecido quando era Secretário da Cultura de Minas Gerais.





SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES

11 DEZ 1985

# Brizola desapropria dezesseis empresas de ônibus por 205 bi

O Governador Leonel Brizola assinou decreto, ontem, desapropriando 16 empresas de ônibus, o que representa 22% da frota de ônibus que, atualmente, serve à região metropolitana do Rio. As empresas desapropriadas somam 1.817 ônibus, sendo que operam, em todo o Estado, 12 mil ônibus, dos quais 9.086 na região metropolitana. A Procuradoria Geral do Estado já entrou com ação judicial pedindo que o Estado seja imitado na posse das empresas desapropriadas.

As empresas desapropriadas são: Auto Viação Jabour Ltda, Viação Redentor SA, Real Auto Ônibus SA, Transportes América Ltda, Transportes Oriental Ltda, Viação União Ltda, Turismo Magelli Ltda, Viação Caravelle Ltda, Luxor Transportes Ltda, Viação Ponte Coberta Ltda, Viação Estrela Ltda, Viação Vera Cruz SA, Viação Nossa Senhora do Amparo Ltda, Auto Viação ABC Ltda, Cavalcanti e Cia Ltda e Empresa Nossa Senhora Aparecida Ltda.

O Governo do Estado do Rio de Janeiro esclarece à população sobre a encampação de empresas de ônibus com a seguinte nota:

O Presidente da Confederação Nacional de Transportadores, Ermínio Cavalheiro, inconformado com o decreto de desapropriação do Governador em 16 empresas de ônibus, viajou ontem para Brasília, onde tentará uma audiência, hoje, com o Ministro dos Transportes, Afonso Camargo, objetivando pedir a intervenção federal no

Estado do Rio de Janeiro. Para o representante dos transportadores, o Governador Leonel Brizola violou os direitos da iniciativa privada. Já o Governador, ao tomar conhecimento do posicionamento do Sr. Ermínio Cavalheiro, afirmou que "não é jurista". O problema deve — disse — ser discutido pela Justiça, mas posso

## Transportadores pedem intervenção federal

Estado do Rio de Janeiro. Para o representante dos transportadores, o Governador Leonel Brizola violou os direitos da iniciativa privada. Já o Governador, ao tomar conhecimento do posicionamento do Sr. Ermínio Cavalheiro, afirmou que "não é jurista". O problema deve — disse — ser discutido pela Justiça, mas posso

## Deputados aplaudem e denunciam a "Caixa 2"

A encampação de 16 empresas de ônibus decretada ontem pelo Governador Leonel Brizola foi elogiada pelos Deputados Amadeu Rocha (PDT) e Romualdo Carrasco (PMDB), que consideraram a medida importante para o estabelecimento de um ponto de equilíbrio entre empresas públicas e privadas na exploração do transporte coletivo.

O mais entusiasmado foi o Deputado Amadeu Rocha, dizendo que, após os primeiros levantamentos feitos

pelo Governo, já foram constatadas diversas irregularidades em algumas das empresas encampadas, entre as quais a existência da "caixa 2", em que o dinheiro arrecadado era aplicado no "over night" pelos empresários.

Disse que a auditoria já constatou, também, que os gastos eram divididos com o uso de aviões e barcos particulares, fazendo com que o usuário de ônibus financiasse mordomias. "Do jeito como as coisas estavam, era prin-

forço, conseguimos elevar a 6%. O contraste com São Paulo, em que a 'CMIC' responde por cerca de 30% do atendimento, é gritante o mesmo ocorrendo em relação a Belo Horizonte, onde a 'Metrobel', empresa pública, é responsável pelo gerenciamento de todo o sistema.

"Por isso tudo, é imprescindível que o poder público no Estado do Rio de Janeiro possa controlar de 25 a 30% do sistema, de modo a permitir um mínimo de ingerência em sua forma de operação. Não se trata de estatizar por estatizar mas, sim, de permitir um equilíbrio do sistema de transporte por ônibus que atenda às necessidades da população. A racionalização do sistema e a melhoria do atendimento que esse aumento de participação do Estado irá permitir, justificam plenamente o caminho que escolhemos. É esse o motivo que leva o Governo do Estado do Rio de Janeiro a sacrificar parte de seus recursos para assumir o controle de uma parcela mínima que lhe permita ter ingerência no sistema. Os estudos feitos pelo Governo do Estado, em conjunto com a Prefeitura do Rio de Janeiro, coordenados pela

Secretaria de Transportes e do qual participaram as Secretarias de Planejamento e da Fazenda e a Procuradoria Geral do Estado, apontam para a opção escolhida.

"Agimos rigorosamente dentro da lei, sem atropelar os interesses de ninguém, ao declarar de utilidade pública para fins de desapropriação as quotas ou ações das empresas mencionadas no Decreto número 8.711, publicado no Diário Oficial que circula hoje (ontem). Estamos iniciando a ação judicial e oferecendo em pagamento a quantia de 205 bilhões de cruzeiros, correspondente ao patrimônio líquido do conjunto daquelas empresas, apurado de acordo com os balanços por elas próprios levantados e corrigidos até o presente mês pelo índice de variação das ORTN's. Os recursos a ser dispendidos para enfrentar os encargos decorrentes dessa desapropriação serão compensados com a venda de um lote de cerca de 500 milhões de ações da 'Petrobrás'. Na prática o patrimônio do Estado manter-se-á inalterado, de vez que estaremos trocando ações da 'Petrobrás' por ações das empresas de ônibus".

bus do Rio de Janeiro, até o início da noite de ontem não foi localizado o Presidente Resieri Pavanelli. Nenhum outro diretor quis se pronunciar. Em idêntica situação estava a Federação das Empresas de Ônibus do Leste Meridional do Brasil. O Presidente da entidade, Délio Sampaio Filho, não foi encontrado.

adiantar que não ferir direito de ninguém.

O ato de intervenção representa 20% da frota dos ônibus que servem a Região Metropolitana. Representam 1.817 ônibus dos 12 mil que operam em todo o Estado, sendo que 9.086 na Região Metropolitana.

No Sindicato das Empresas de Ôni-

ticamente impossível administrar o transporte coletivo no Rio, pois a CIC controlava apenas 6% dos passageiros, enquanto as empresas particulares transportavam 74% e os restantes 20% ficavam com o metrô e as ferrovias. Agora, elevando aquele percentual do Estado, será mais fácil atender às justas aspirações do povo." O Deputado Romualdo Carrasco considerou uma boa medida a encampação e disse que, em princípio, apoia, dando um crédito de confiança

ao Governo do Estado. "O transporte coletivo no Rio é dominado por sete mandarins, dos quais apenas um, o da Viação Redentor, foi atingido pela encampação. Parece-me bom fazer um levantamento da situação financeira das empresas porque, se elas forem deficitárias, o Estado apenas comprará bondes." — disse o parlamentar pemedebista, numa alusão à encampação dos antigos bondes do Rio, que só causou prejuízos ao Estado.

## Ônibus: 16 áreas

O governador Leonel Brizola decretou, ontem pela manhã, a encampação de 16 empresas de ônibus que servem à Região Metropolitana do Rio. No início da tarde, o juiz Décio Xavier da Gama, da 8ª Vara de Fazenda Pública, deferiu o pedido de emissão de posse pelo Estado das empresas encampadas, solicitado pela Procuradoria-Geral do Estado, e aceitou o depósito de Cr\$ 205 bilhões a título de indenização.

Foram encampadas a Auto Viação Jabour Ltda, Viação Redentor S.A., Auto Ônibus S.A., Transportes América Ltda, Transportes Oriental Ltda, Turismo Magelli Ltda, Viação União Ltda, Viação Caravelle Ltda, Luxor Transportes Ltda, Viação Ponte Coberta Ltda, Viação Estrela Ltda, Viação Vera Cruz S.A., Viação Nossa Senhora do Amparo Ltda, Auto Viação ABC Ltda, Cavalcanti & Cia. Ltda e Empresa Nossa Senhora Aparecida Ltda.

Para cobrir os gastos decorrentes da indenização, 500 milhões de ações da Petrobrás pertencentes ao Estado serão vendidas ao público nas agências do Banerj. Brizola, ao comentar a encampação, afirmou que a medida visou, entre outras coisas, proporcionar ao Poder Público maior participação nos transportes

por ônibus e maior ingerência no sistema. O governador disse que não existe qualquer propósito do Estado em monopolizar os transportes de ônibus, acrescentando que não há, na medida, uma política contra a iniciativa privada.

O governador ressaltou a necessidade de o governo ter um poder de ingerência no sistema de transportes de ônibus, lembrando que em São Paulo a CMTC detém 30% das linhas e, em Belo Horizonte, a Metrobel responde pela totalidade deste serviço. Brizola afirmou que a encampação foi decretada de acordo com o que faculta a lei, e o Estado está disposto a discutir na Justiça, caso os empresários fixem indenizações superiores às previstas pelos técnicos do Governo. Essas indenizações foram calculadas de acordo com o patrimônio líquido de cada empresa, apurado segundo os balanços levantados por suas próprias diretorias, corrigidas até esse mês pelo índice de variação das ORTNs.

Das 16 empresas encampadas, 11 servem à Região Metropolitana, isto é, efetuando ligações intermunicipais entre a Baixada e o Rio. As demais operam somente no Rio. Foram desapropriadas as garagens, prédios,

frotas e todo o material de reposição e de oficina. Os funcionários dessas empresas continuarão trabalhando normalmente. O secretário de Transportes, Brandão Monteiro, no início das próximas horas os interventores, por ele denominados "administradores de emergência", para assumir a direção dessas empresas. O secretário frisou que, numa primeira fase, essas empresas funcionarão com autonomia, mas posteriormente serão anexadas à CTC, ou poderão formar o núcleo de uma futura companhia municipal de ônibus, no caso das empresas que servem somente ao Rio.

Foram encampados, no total, 1.817 ônibus, com utilização de dois anos nas cinco empresas que atendem ao Rio, e 2,5 anos para os das linhas intermunicipais Rio + Baixada. Somados esses ônibus encampados com a frota de 600 ônibus da CTC, o Poder Público detém agora 27% do volume de transportes de ônibus no Rio, 25% no que se refere à Região Metropolitana e 20% de todo o Estado.

Cada uma das empresas encampadas, segundo cálculos da Secretaria de Transportes, tem uma receita mensal média de Cr\$ 5 bilhões. Brandão Monteiro esclareceu que a encampação proporcionará

ao Poder Público condições de enxugar as planilhas, determinando, assim, uma redução do poder real das tarifas, além de uma prestação de serviços mais eficiente.

O governador Leonel Brizola ressaltou a importância dos transportes por ônibus na Região Metropolitana, lembrando que os trens transportam 920 mil passageiros/dia, ou seja, 12,3% do movimento de passageiros, enquanto os ônibus são responsáveis pelo transporte de 6 milhões de pessoas por dia, o equivalente a 80% do volume de passageiros. Brizola disse que, antes da encampação, a CTC só tinha capacidade de transportar 360 mil passageiros/dia, referentes a somente 6% do movimento de passageiros, "por isso, para aumentar a capacidade de ingerência do Poder Público no sistema, decidimos pela encampação visando, apenas, ao interesse da população".

Segundo o governador, não estão previstas novas encampações, "pois o índice ideal de 25% do sistema geridos pelo Poder Público foi alcançado". Brizola, por fim, disse que tinha confiança em que os donos das empresas de ônibus irão entender os motivos que levaram o Governo a encampá-las, ressaltando que a medida foi legal e não prejudicará os interesses de ninguém.

## Empresários acham a medida deselegante

"Estamos surpresos com a atitude intempestiva do governo estadual, que atropelou o ritual jurídico previsto para ações desta natureza, e foi além da portaria publicada no Diário Oficial". Desta maneira, o presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros do Município do Rio de Janeiro, Resiere Pavanelli Filho, reagiu em entrevista coletiva, na tarde de ontem, ao decreto do Governador Leonel Brizola que desapropriou 16 empresas de transportes coletivos no Estado, sendo cinco do Município do Rio de Janeiro.

A Superintendência Municipal de Transportes Urbanos, pela Portaria 17, de 09.12.85, criou uma Comissão com o objetivo de levantar dados referentes à situação operacional, contábil, previdenciária e trabalhista nas empresas de transportes coletivos, com 15 dias para apresentar os resultados da auditoria realizada. De posse desses dados, senam en-



Pavanelli reuniu a imprensa para criticar a encampação

tações tomadas pelo Governo as medidas cabíveis, podendo até chegar à desapropriação. Só que no mesmo dia, o governador baixou o Decreto nº 8.711, que em seu Artigo 1º declarou de utilidade pública para o fim de desapropriação pelo Estado as ações e as cotas de capital das 16 empresas. Esta foi a surpresa de Resiere Pavanelli, que chamou de "deselegante" a atitude do governo.

Desde as 7 horas de ontem, equipes de técnicos recrutados nos quadros

da Secretaria de Transportes (CTC, Conerj, Deplan, Metrô) começaram a chegar às empresas com a determinação de iniciar a auditoria. Mário Carlos, relações-públicas do Metrô, foi avisado por telefone às quatro da manhã, e designado para prestar informações à imprensa na garagem da administração central da Real Auto Ônibus, na Rua 29 de Julho, em Bonsucesso. Para esta empresa, o governo enviou 16 técnicos, que foram distribuídos pelas outras duas garagens. Na 29 de Julho, ficou o interventor, Airton Campos, da Superintendência de Transportes Oficiais, com mais sete funcionários. Dois PMs do 22º Batalhão ficaram de prontidão na porta da garagem. Até às 17 horas, o Oficial de Justiça não havia chegado com o termo de encampação.

Os empresários, após a coletiva de ontem, marcaram novo encontro fora do sindicato para debater que medidas tomar, e hoje

divulgarão nota oficial, na qual exporão seus motivos. É quase certo que tentarão contestar legalmente a ação do governo. Eurico Galhardi, assessor técnico do sindicato, explica: "As linhas são do município, são uma concessão Poder Público, que pode, se for constatada malversação do serviço prestado, encampar as empresas. O que nos surpreendeu é que partiram direto para a desapropriação, que engloba o equipamento, as bases de operação, inclusive o pessoal. Nós esperávamos outra conduta jurídica".

Outro fato comentado por Galhardi foi o valor oferecido para o pagamento, de 205 bilhões de cruzeiros. "Esta quantia, é apenas uma caução governamental, vai ser provida ainda uma avaliação correta e justa, para que se estabeleça o real valor das empresas. Considero este valor insuficiente mesmo sem ter ainda o resultado da avaliação".

## JORNAL DO BRASIL

Fundado em 1891

M. F. DO NASCIMENTO BRILLO *Diretor Presidente*

BERNARD DA COSTA CAMPOS *— Diretor*

J. A. DO NASCIMENTO BRILLO *— Diretor Executivo*

MARCIO GUERINHO *— Editor*

HERNANDO FLORES *— Editor*

STABON SA CORDEA *— Editor*

FLAVIO PINEIRO *— Editor Assessor*

JOSE SILVEIRA *— Assessor Executivo*

## Responsabilidade em Dobro

COM a desapropriação de 16 empresas de ônibus municipais e intermunicipais, o Governo estadual acaba de dar o que se espera seja o primeiro passo para pôr termo ao caos e ao escândalo que há muito imperam no transporte coletivo do Rio de Janeiro. Ao assumir a administração de uma frota de aproximadamente 1 mil 800 veículos, o Governo controla, de uma tacada, 22% do total dos ônibus em circulação. Acrescentando-se a estes os da CTC, tem agora sob sua responsabilidade cerca de um quarto do transporte coletivo de superfície na área metropolitana.

A partir do momento em que assegura esse grau de participação no setor, dispõe o Governo do essencial para introduzir melhorias no sistema de transporte de passageiros na cidade e áreas vizinhas. Sem que necessite cair na tentação do monopólio, tem objetivamente como contrabalançar o poder de pressão das empresas que, num processo de cartelização em constante fortalecimento, chegaram ao ponto de praticamente ditar as cartas da política de transporte urbano.

Dependendo, naturalmente, do modo como for posta em prática a intervenção, a medida poderá ter um longo alcance. Pois as distorções aí acumuladas são em boa parte responsáveis pelo agravamento de problemas que aparentemente lhes são desconexos. É este, para mencionar apenas um exemplo, o caso da favelização. A má qualidade do transporte coletivo para as populações de baixa renda dos bairros periféricos é um dos alimentadores da ilusão de que nas favelas situadas próximo do centro encontrarão melhores condições de vida.

Houvessem sucessivas administrações estaduais investido preferencialmente na criação de linhas de transporte de qualidade e tarifas aceitáveis para as zonas suburbanas, as favelas não teriam proliferado tanto nos morros e áreas de matas. O erro, porém, entra no círculo vicioso quando o próprio Estado, contornando o problema por motivos imediatistas, acena com a urbanização desses locais, onde a cada pequena melhoria pública corresponde um agravamento da especulação imobiliária e da exploração geral a que são submetidas as populações.

A simples desapropriação de empresas que vêm desservindo aos habitantes da área metropolitana não consertará da noite para o dia o muito de errado que existe. Mas, se for complementada com medidas efetivas de racionalização, poderá a curto prazo pelo menos amenizar alguns dos aspectos mais perversos da desordem reinante. A redistribuição de linhas, o controle da utilização das frotas existentes e sua modernização, a adoção de novos critérios para o estabelecimento de tarifas — tudo isso poderá trazer resultados benéficos, minorar desde já o drama diário de milhões de pessoas que hoje pagam caro para transportar-se da pior maneira imaginável.

Não havia dúvida quanto à necessidade da intervenção. Resta esperar que o Governo saiba tirar conseqüências positivas de um ato pelo qual a opinião pública vinha reclamando. Suas responsabilidades são agora muito maiores. Controlando cerca de 25% do transporte urbano, a administração estadual terá um instrumento poderoso para melhorá-lo. Mas a população terá também uma balança para fazer comparações e julgamentos.

**Começa a cobrança**



19 DEZ 1985

## População aprovou a encampação dos ônibus

O Palácio Guanabara distribuiu, ontem, resultado de uma pesquisa de opinião pública que encomendou ao Ibope (Instituto Brasileiro de Opinião Pública) para saber a reação popular sobre as medidas do Governador Leonel Brizola, de encampação de 16 empresas de ônibus.

Segundo o resultado das pesquisas, a grande maioria da população manifestou-se favoravelmente. Cerca de 80% classificaram a medida como ótima e boa. Num universo de 500 pessoas, a pesquisa revela, também, que a população tem esperanças de que os serviços melhorarão e que os preços das tarifas diminuirão.

### AS PESQUISAS

A primeira pergunta foi a seguinte: "Como o(a) sr(a) classifica esta medida de desapropriação?"

Responderam: Ótima - 44%  
Boa - 33%  
Regular - 13,4%  
Ruim - 2,4%  
Péssima - 2,8%  
Não sabem - 3,8%

Pergunta: - De uma maneira geral acredita ou não acredita que com essa encampação das empresas de ônibus, vá melhorar a situação dos transportes no Grande Rio?  
Responderam:

Acreditam - 60,8%  
Não acreditam - 12,8%  
Não sabem - 6,4%

Pergunta: - Na sua opinião, o Estado deveria ou não deveria encampar mais empresas de ônibus, se tornando responsáveis por elas?  
Responderam: Deveria - 81,2%  
Não deveria - 14,4%  
Não sabem - 4,4%

Pergunta: - Com o Estado se tornando responsável por estas empresas de ônibus, na sua opinião, diminuirão as greves?  
Responderam: Sim - 71,2%  
Não - 23,6%  
Não sabem - 5,2%

Pergunta: - Com o Estado se tornando responsável por estas empresas de ônibus, na sua opinião, o preço das passagens diminuirá?  
Responderam: Sim - 80,8%  
Não - 35,2%  
Não sabem - 5,0%

Pergunta: - Com o Estado se tornando responsável por estas empresas de ônibus, na sua opinião, melhorará a qualidade do serviço?  
Responderam: Sim - 80,8%  
Não - 14,4%  
Não sabem - 3,6%

Pergunta: - O (A) Sr(a) tomou conhecimento da encampação por parte do Governo, de 16 empresas de ônibus do Grande Rio?  
Responderam: Sim - 82,8%  
Não - 17,2%

19 DEZ 1985

## Ônibus: 91% do povo apóia a encampação

De acordo com os resultados da pesquisa de opinião feita pelo Ibope, a pedido do Governo do Estado, e divulgada ontem pela Coordenadoria de Comunicação Social do Palácio Guanabara, 91% da população consideram entre ótima, boa e regular, a iniciativa do governador Leonel Brizola de encampar 16 empresas de ônibus. Apenas 5,2% dos entrevistados acharam ruim e péssima a medida, enquanto 3,8% preferiram não opinar.

Segundo a pesquisa, 80,8% disseram acreditar que haverá uma melhoria no sistema de transporte da Bahia e Brasília.

## Rodoviários: 1.300 se inscrevem

Só podem se inscrever, porém, rodoviários que comprovem na carteira de trabalho já terem trabalhado em empresas de ônibus sediadas no município do Rio. Os que trabalharam em empresas da Baixada Fluminense ou no interior deverão inscrever nos sindicatos locais. O secretário Brandão Monteiro divulgou que serão contratados cerca de quatro mil rodoviários para trabalhar nas 20 empresas encampadas pelo Governo. Ao término das inscrições no sindicato, sem data prevista, a relação dos inscritos será enviada para a Secretaria que selecionará e distribuirá os candidatos.

bura os candidatos.

O presidente do Sindicato dos Rodoviários do Rio, Luiz Martins de Souza, disse que muitos rodoviários foram até o sindicato pensando em obter na hora uma carta de apresentação que lhes permitisse emprego automaticamente nas empresas, o que causou problemas. A maioria dos rodoviários que se inscreveram ontem - quase todos uniformizados - demonstrava, porém, grande preocupação pela encampação e a possibilidade de se reempregar. Grande parte dos rodoviários inscristos tem emprego, a maioria de dois anos e vive de biscates.





## CNTT REPUDIA AGRESSÃO AO EMPRESARIADO DE TRANSPORTES

Imbuída do dever de apoio e solidariedade ao empresariado de transportes, em particular o do Rio de Janeiro, e da preservação dos ideais democráticos, a Confederação Nacional dos Transportes Terrestres, por seu presidente, vem a público repudiar as medidas intempestivas, injustas e extremas contra 16 empresas de ônibus encampadas, sem razões convincentes que pudessem justificá-las.

Os mesmos protestos se estendem aos procedimentos posteriores de tomada, à força, das empresas desapropriadas, mesmo antes de atos judiciais formais que pudessem autorizar ou explicar tanta violência e arbitrariedade contra o empresariado.

Atos extremos, ainda que oficiais e baseados num aparente interesse público, devem ser repudiados, sobretudo quando não precedidos do diálogo democrático com o qual o País, o quanto antes, deve habituar-se.

Os princípios democráticos mais elementares foram ignorados nessa medida do Governo do Estado do Rio de Janeiro, submetendo empresários idôneos a terríveis humilhações, pelo simples "crime" de servir à população e de respeitá-la durante quase meio século em seu sagrado direito à locomoção.

Como se não bastassem tantos atos degradantes à dignidade pessoal de cada empresário punido pelo ódio e pelo ressentimento realimentado de um passado sombrio, a CNTT sente-se igualmente no dever de alertar a Nação para os nefastos propósitos, já declarados textualmente por autoridades do Governo do Estado do Rio de Janeiro, no sentido de uma influência, a nível nacional, como fator de pressão para a encampação de todas as empresas de transportes coletivos de passageiros. E ainda procuram se valer do mau exemplo naquele Estado, fazendo supor que se trata de um interesse público, não suficientemente provado, ou de um benefício à economia nacional que jamais poderia ser consolidado.

Os acontecimentos do Rio de Janeiro refletem danosamente em todo o País e se revestem de extrema gravidade pelas inevitáveis conseqüências no comprometimento direto da normalidade da vida nacional.

Não apenas o empresariado vem de sofrer o mais duro golpe de sua história de sacrifícios e pioneirismo. Líderes sindicais dignos e operosos, que aprenderam a honrar suas tarefas propondo soluções de profundidade para os mais complexos problemas do transporte no País, foram brutalmente atingidos e expurgados do universo classista, uma vez que foram exatamente suas empresas a sofrer o funesto processo de desapropriação.

Atitudes drásticas, incoerentes e incompatíveis com a tradição democrática do País, agora felizmente restabelecida, constituem uma seqüela difícil de apagar e de um retrocesso de 20 anos.

Em qualquer grande centro do País, exceto naqueles vítimas por lideranças obstinadas e egoístas, jamais a estatização de empresas de ônibus terá ressonância. Esbarriariam, fatalmente, na lucidez de homens que tornaram possível a Nova República e o advento da plenitude democrática na qual a livre iniciativa é respeitada e reconhecida como impulsionadora do progresso do País.

Os exemplos históricos não cobram exatamente da livre iniciativa os contundentes desastres econômicos doixados como rastros, pouco recomendáveis, de países ideologicamente comprometidos com o nivelamento por baixo, na miséria.

As crenças e os ideais políticos prevalecem felizmente sobre os apologistas do ódio e da desagregação e que lutam por todos os modos para fazer evoluir na anarquia e na inversão de valores seus propósitos escusos de falsa justiça social.

A Nova República se fez sem violências e sem vinganças; restabeleceu a solidariedade humana, ao tempo em que ainda procura harmonizar todos os segmentos da sociedade na luta comum de normalização da vida nacional.

E não se justifica que se interponham nesse clima de comunhão, em busca do bem-estar coletivo, aquelas parcelas minoritárias e radicais, procurando fazer crer que a iniciativa privada se creditam as razões de todos os males da população.

O empresariado, contudo, não fará mais do silêncio a sua estratégia para reagir a temporários detentores do poder. E a essas minorias radicais, a cada agressão corresponderá, como agora, a uma reação lógica, denunciando atos empenhados em desestimular a ação da União na privatização de empresas estatais.

A CNTT se dispõe a lutar por todos os meios possíveis, sejam jurídicos, políticos e, sobretudo, humanos, no sentido de restabelecer a verdade dos fatos. Se aquele ato de desapropriação se reveste de interesse público, a população estará atenta e saberá, a curto prazo, quem são os seus verdadeiros algozes e que esta não é e jamais será a forma de angariar benefícios para a comunidade nacional.

MINISTRO HERMINIO MENDES  
CAVALEIRO  
Presidente da Confederação Nacional  
dos Transportes Terrestres - CNTT

**O Ministro discorda da população**

14 JAN 1986

## Sindical

### Encampação não acaba turno único

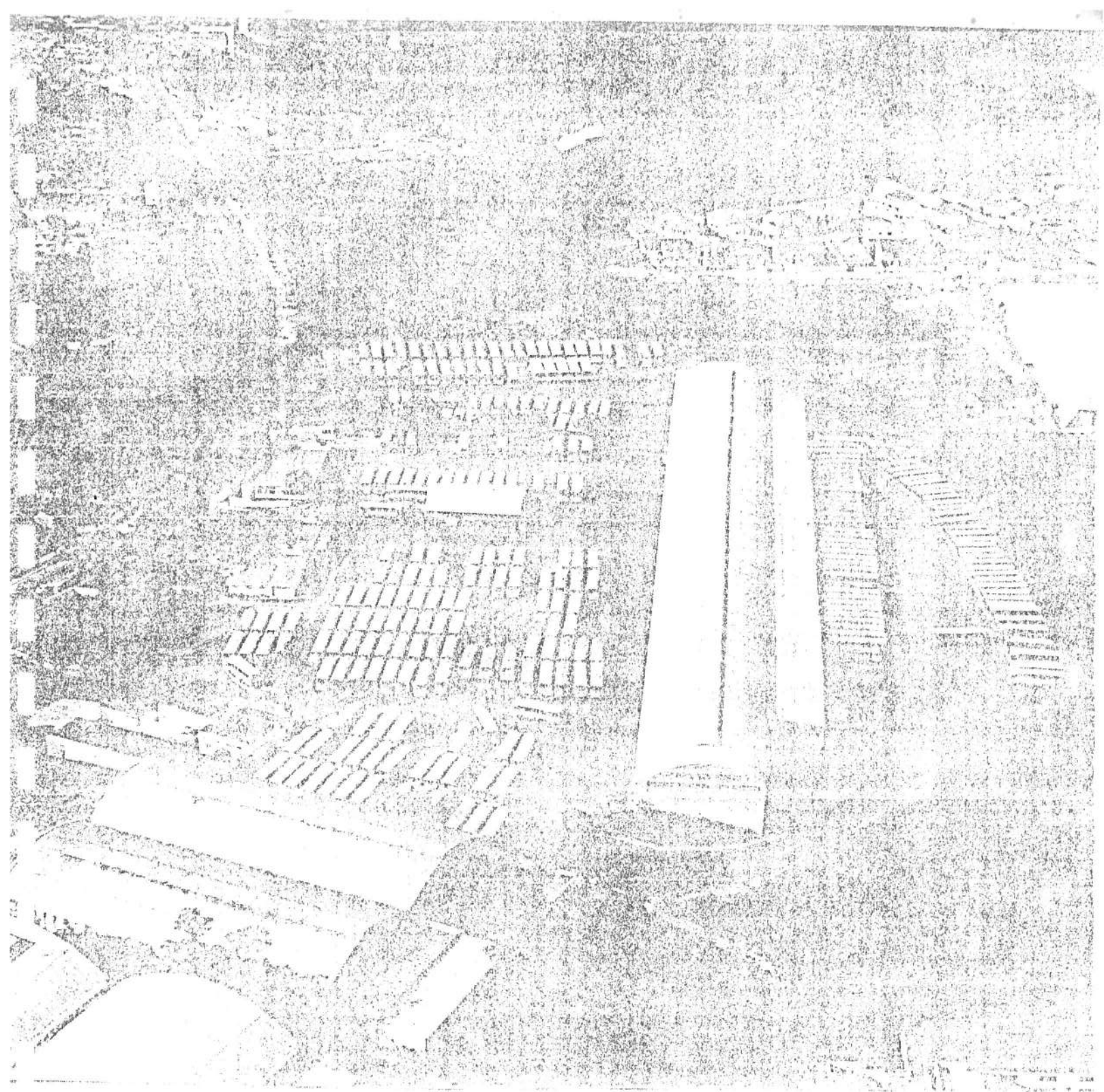
O presidente do Sindicato dos Rodoviários do Rio, Luís Martins, denunciou, ontem, que as 20 empresas encampadas pelo Governo estadual continuam obrigando os funcionários a cumprir o regime de turno único. Bastou uma volta pelo Centro do Rio, para o dirigente sindical constatar a irregularidade. Disse que, na Avenida Presidente Vargas, altura da Telerj, a recém-encampada Oriental mantém cerca de 30 ônibus estacionados num terreno baldio, para servir ao turno único.

Enquanto as 20 empresas optam por utilizar uma mesma equipe - motorista e cobrador - em mais de um turno de trabalho, o que consolida a prática do turno único, o presidente do Sindicato dos Rodoviários disse que cerca de 5 mil profissionais desempregados aguardam um pronunciamento do Governo estadual sobre a sua contratação. Todos fazem parte de uma lista recente, entregue pelo Sindicato à Secretaria de Transportes, para o preenchimento de vagas nas empresas encampadas.

- A encampação já completou mais de um mês e, até agora, nada mudou na estrutura destas empresas. Os rodoviários são obrigados a cumprir uma jornada irregular, com o turno único, enquanto os seus colegas continuam desempregados - queixou-se Luís Martins.

**O líder classista conviveu historicamente com o turno único. Com a encampação, exige urgência no fim do turno único.**





### Viação Redentor

Neste dia, a população de Jacarepaguá ficou sem transporte  
90% da frota estava na garagem.

31.10.85

BIBLIOGRAFIA

- BRITTO PEREIRA, VICENTE - "Avaliação da Política de Transportes Públicos no Rio de Janeiro." Brasília, EBTU, 1987.
- FIGUEROA, OSCAR - "Propriedad Privada Y Gestion Publica del Transporte Colectivo Urbano en América Latina" in Crise Urbana e Privatização dos Serviços Públicos. Rio de Janeiro, CCJE/UFRJ, 1987.
- PEREIRA DA SILVA, MARIA LAIS - O Estado e o Capital Privado na Disputa pelo Controle e Administração dos Transportes Coletivos. Rio de Janeiro, COPPE - UFRJ, M.SC, Engenharia de Produção, 1979.
- SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES - Estado do Rio de Janeiro "Desapropriação das Empresas de Transporte Coletivo do Rio de Janeiro" - Departamento Geral de Integração de Transportes, DGIT, 1986.