

Editor

Mauro Kleiman

Publicação On-line Bimestral

Comitê Editorial

- Mauro Kleiman (Prof. Dr. IPPUR UFRJ)
- Márcia Oliveira Kauffmann Leivas (Dra. em Planejamento Urbano e Regional)
- Maria Alice Chaves Nunes Costa (Dra. em Planejamento Urbano e Regional) - UFF
 - Viviani de Moraes Freitas Ribeiro (Dra. Planejamento Urbano e Regional IPPUR/UFRJ)
 - Luciene Pimentel da Silva (Profa. Dra. – UERJ)
 - Hermes Magalhães Tavares (Prof. Dr. IPPUR UFRJ)
- Hugo Pinto (Dr. em Governança, Conhecimento e Inovação, Universidade de Coimbra – Portugal)

Editor Assistente Júnior Letícia Rosa da Silva

IPPUR / UFRJ
Apoio CNPq

LABORATÓRIO REDES URBANAS LABORATÓRIO DAS REGIÕES METROPOLITANAS

Coordenador Mauro Kleiman

Equipe

João Gabriel Caciano e Letícia Rosa da Silva.

Pesquisadores associados

André Luiz Bezerra da Silva, Audrey Seon, Humberto Ferreira da Silva, Márcia Oliveira Kauffmann Leivas, Maria Alice Chaves Nunes Costa, Viviani de Moraes Freitas Ribeiro, Vinícius Fernandes da Silva, Pricila Loretta Tavares.

ÍNDICE

**Governo Brizola no Estado do Rio de Janeiro e o processo de encampação
das empresas de ônibus**

Jorge Mattosp. 03

Governo Brizola no Estado do Rio de Janeiro e o processo de encampação das empresas de ônibus

Jorge Mattos¹

¹ Jorge Luiz de Mattos Filho. Graduação em História pela Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro.

Resumo: Leonel Brizola, ao longo de sua carreira, sempre foi uma figura política de grande liderança que serviu de contribuição para atender os interesses das classes populares, para fortalecer sua máquina eleitoral no Rio de Janeiro, um dos caminhos encontrados foi à intervenção do Estado nas empresas de ônibus. Brizola sempre foi um forte defensor da política nacionalista (semelhante a Getúlio Vargas) e lutava contra o domínio do capital estrangeiro nas empresas públicas. A política de encampamento das empresas de ônibus, foi considerado um modelo de desenvolvimento e projeto político brizolista que se inseriu dentro de um projeto visando o desenvolvimento dos Estados do Rio Grande do Sul e Rio de Janeiro. Brizola, através de sua plataforma política, buscou se aproximar das camadas mais baixas da sociedade garantindo o apoio através dos projetos de desenvolvimento nacionalista voltado para atender as necessidades da população do Estado Fluminense.

Abstract: Leonel Brizola, throughout his career, was always a political figure of great leadership who served as a contribution to meet the interests of the popular classes, to strengthen his electoral machine in Rio de Janeiro, one of the paths found was the intervention of the State In bus companies. Brizola has always been a strong supporter of nationalist politics (similar to Getúlio Vargas) and fought against the dominance of foreign capital in public enterprises. The bus companies taxation policy was considered a model of brizolist political development and project that was part of a project aimed at the development of the states of Rio Grande do Sul and Rio de Janeiro. Through its political platform, Brizola sought to get closer to the lower strata of society by ensuring support through nationalist development projects aimed at meeting the needs of the population of the State of Rio de Janeiro.

¹ Jorge Luiz de Mattos Filho. Graduação em História pela Universidade Federal Rural do Rio de Janeiro.

Uma breve trajetória sobre o projeto político de Brizola

Antes de abordarmos o processo de encampação das empresas de ônibus, devemos entender as características da política de Leonel Brizola. No seu primeiro mandato no governo do Estado do Rio de Janeiro, Brizola herdou seus projetos e suas práticas políticas, desde quando iniciou da sua carreira política no Estado do Rio Grande do Sul. Para os opositores políticos, Brizola era visto como herdeiro do populismo de Getúlio Vargas devido a sua ligação com o Partido Trabalhista Brasileiro (PTB) antes da Ditadura Militar (1964-1985). O PTB, antes de 1964, foi o partido fundado por Getúlio Vargas, cuja plataforma política era voltada para os interesses da classe popular, principalmente com relação à política trabalhista o que aproximou bastante do projeto de Brizola.

Antes de tudo, devemos conhecer de perto sobre o discurso político de Brizola. Leonel Brizola, ao longo de sua carreira, sempre foi uma figura política de grande liderança que serviu de contribuição para atender os interesses das classes populares. Brizola sempre foi um forte defensor da política nacionalista (semelhante a Getúlio Vargas) e lutava contra o domínio do capital estrangeiro nas empresas públicas². Atuou a favor da posse de João Goulart logo após à renúncia de Janio Quadros de 1961 e se tornou o principal articulador da plataforma política do PTB. Brizola lutou pela legalidade da posse de João Goulart que enfrentou resistência dos opositores políticos do PTB acusando de ser uma ameaça comunista ao Brasil. Como estratégia de enfraquecer os poderes de João Goulart foi implementado o Regime Parlamentar no Brasil que prevaleceu até 1963, quando foi organizado um referendo que permitiu a volta do Regime Presidencialista. Durante o mandato presidencial de João Goulart, Brizola sempre lutou abertamente junto com o PTB em favor do seu projeto político visando fortalecer os interesses do nacionalismo em combate a qualquer influência da política

² MORAES, Marieta. Força do povo. Brizola e o Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Alerj, CPDOC/FGV, 2008. p.23

do capital internacional no desenvolvimento do Brasil. Junto ao combate da influência do imperialismo estadunidense, foi também o defensor das políticas trabalhistas herdadas por Getúlio Vargas e que teve seu projeto ampliado durante o Governo João Goulart, com a ampliação dos direitos para os trabalhadores da Zona Rural e a criação do 13º salário. Além da política trabalhista, durante seu mandato como governador do Estado do Rio Grande do Sul, Brizola adotou seu projeto de intervenção estatal nas empresas privadas e estrangeiras como o setor de telecomunicações e de energia elétrica³. Mas qual foi o significado dessa medida para os projetos políticos de Leonel Brizola?

Os projetos de Brizola serviram como forma de superar a crise do modelo econômico resultado do ex-presidente da república Juscelino Kubitschek, o Estado gaúcho até o final da década de 1950, era uma região com predominância do setor primário voltado à exportação para os demais Estados brasileiros. Com o esgotamento do modelo econômico do governo Juscelino, ocorreu à necessidade de alterações no projeto de desenvolvimento do Estado do Rio de Grande do Sul, e que essa iniciativa fez parte do projeto de Brizola⁴.

Dentro deste projeto temos as encampações que foram adotadas não apenas no Rio Grande do Sul, mas também nas empresas de ônibus do Estado do Rio de Janeiro de novembro de 1985 até janeiro de 1988. Estas encampações servem para entender

³ MIRANDA, Salmir P. Projeto de Desenvolvimento e Encampações no discurso do governador Leonel Brizola (1959-1963). 142f. Mestrado. Univerdade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2006.

⁴ MIRANDA, Salmir P. Projeto de Desenvolvimento e Encampações no discurso do governador Leonel Brizola (1959-1963). 142f. Mestrado. Univerdade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2006. p.10

melhor o funcionamento do modelo de desenvolvimento e projeto político brizolista, já que este fez parte das contradições políticas e econômicas do Brasil na década de 1960 e no período do governo presidencial de Juscelino Kubitschek. Dentro deste período da História do Brasil, essas encampanções ocorreram dentro de um processo de radicalização política no plano nacional, dentro destas perspectivas podemos encontrar distintas correntes de interpretação a respeito das encampanções, segundo Salmir Miranda podem ser consideradas como iniciativas de caráter autonomista e progressista por parte dos setores políticos nacionalistas, como forma de combater a luta contra a exploração capitalista exercida pelos estrangeiros. A segunda interpretação está na constituição da política trabalhista herdada por Brizola. Essa política trabalhista, segundo Angela de Castro Gomes, serviu como conteúdo ideológico com objetivo de atender aos interesses da classe trabalhadora⁵. No caso do encampamento das empresas de ônibus do Estado do Rio de Janeiro, Brizola usou seu discurso trabalhista dentro do projeto de intervenção nas empresas de ônibus privadas como forma de combater a elevada jornada de trabalho que era praticada pelos empresários dentro da política de Regime Único de trabalho.

Brizola junto com sua herança e trajetória política iniciada no Estado do Rio Grande do Sul trouxe para o Estado do Rio de Janeiro todos os seus projetos nacionalistas governamentais que trouxeram impactos para diversos serviços públicos: educação, saúde, transportes, infra-estrutura, etc. Para nossa análise vai nos interessar o setor de transporte público.

Construção do seu projeto político no Estado do Rio de Janeiro

Desde a década de 1960, quando Leonel Brizola foi eleito Deputado Federal pelo PTB, a influência do brizolismo ganhou força no Estado do Rio de Janeiro (na época Estado

⁵ GOMES, Angela C. A Invenção do Trabalhismo. 3 ed. Rio de Janeiro: FGV, 2005.

da Guanabara) e se tornou o principal grupo de oposição ao governo de Carlos Lacerda. Neste período, os projetos de Brizola estavam voltados para o apoio do mandato presidencial de João Goulart marcado por divergências políticas entre o projeto nacionalista e os interesses do capital internacional.

Brizola sempre buscou atuar em favor do aprofundamento das reformas do governo de João Goulart que implicaria na retomada do projeto que já havia sido adotado por Getúlio Vargas. O aprofundamento dessas reformas significou para os opositores políticos (UDN e os grupos ligados ao capital internacional) o caminho para a cubanização do Brasil, ou seja, uma tentativa de implantar a experiência socialista semelhante à Revolução Cubana de 1959. Brizola também sofreu acusações da oposição política da época de ser um simpatizante do socialismo e do comunismo internacional. Com o Golpe de 1964, Brizola teve seus direitos políticos cassados, mas não abandonou seus projetos políticos que foi construído durante sua trajetória política no Estado do Rio Grande do Sul.

Após a sua volta do exílio, Brizola se candidatou ao governo do Estado do Rio de Janeiro e foi eleito em 1982. Sua vitória representou um grande significado para a retomada dos seus projetos políticos que foram implementados durante seu mandato no governo do Estado do Rio Grande do Sul. Brizola chegou ao mandato visto como uma grande liderança carismática e de forte apoio popular. Antes de seguirmos adiante, devemos entender o contexto histórico de 1982.

Dentro deste período, o Brasil ainda estava sob o domínio da Ditadura Militar, em 1982 foi realizada as primeiras eleições diretas para os governadores de cada Estado brasileiro. Nesse contexto devemos conhecer de perto a estrutura e a dinâmica do campo político do Estado do Rio de Janeiro.

Com a extinção do bipartidarismo e a volta do pluripartidarismo, criou condições favoráveis para que novas forças políticas emergentes e os políticos regressados ao país, novos partidos entraram em cena. No Estado do Rio de Janeiro, o governador

Chagas Freitas que antecedeu Leonel Brizola, se juntou ao Partido Popular (PP) criado por Tancredo Neves que representava uma oposição moderada ao Regime Militar. O PP não conseguiu sobreviver e acabou sendo incorporado ao PMDB (antiga MDB) em 1981. Nas eleições de 1982 lançou Miro Teixeira para o governo do Estado Fluminense, mas foi derrotado por Brizola do PDT. Outra candidata foi Sandra Cavalcanti do PTB (Partido Trabalhista Brasileiro) que não tinha nenhuma semelhança com a antiga legenda trabalhista de Getúlio Vargas. Originária dos movimentos de mobilização política da direita católica da década de 1950, Sandra Cavalcanti foi uma importante liderança da UDN de forte ligação lacerdistas na década de 1960, ou seja, era uma adversária do PTB varguista da época. Durante o Regime Militar, não buscou aproximação com o MDB, pelo contrário, se juntou a Arena e posteriormente se candidatou pelo novo PTB nas eleições de 1982 para o governo do Estado.

Com as derrotas de Miro Teixeira e Sandra Cavalcanti, Leonel Brizola adotou uma estratégia adotando um discurso político radicalizado anti-lacerdistas, o que caracterizava sua trajetória nas décadas de 1950 e 1960. Brizola possuía uma grande vantagem com relação à corrente chaguista. Primeiro foi à evolução da mídia brasileira, enquanto Brizola conseguiu conquistar o apoio do Jornal O Dia, Chagas Freitas perdia influência eleitoral, já que o jornal A Notícia que possuía forte ligação com o chaguismo, encerrou suas atividades em junho de 1979, devido às dificuldades financeiras⁶. Mas quem eram os leitores do Jornal O Dia? Geralmente eram os operários que confiavam na figura carismática de Brizola. Além da forte influência do Jornal O Dia na campanha de Leonel Brizola, a Televisão foi fundamental para essa modificação, com o aumento de sua participação dos debates no rádio e na televisão, com isso o seu desempenho político foi crescendo no Estado Fluminense.

⁶ MORAES, Marieta de. A Força do Povo. Brizola e o Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Alerj, CPDOC/FGV, 2008. p.53

Outra marca importante de sua campanha eleitoral de 1982, foi à apresentação de um projeto político nacional. Dentro deste projeto, entrou em debate as críticas feitas a Ditadura Militar que enfrentava seus momentos de crise que estava sendo acompanhada pelo processo de reabertura lenta e gradual da política brasileira. Brizola era visto como um símbolo da modernidade política do Rio de Janeiro fazendo crítica aos opositores políticos ligados ao PMDB. Além de reintroduzir o discurso político nacional, soube identificar a insatisfação popular pela influência do chaguismo no Estado Fluminense⁷. O crescimento da candidatura de Brizola foi importante na política carioca e fluminense, já que permitiu que cidadãos que antes estavam afastados da política se engajassem no cenário.

A candidatura de Brizola criou condições favoráveis para que os movimentos de esquerda entrassem em cena apoiando a causa popular. Sua vitória significaria a chance de devolver para o Estado do Rio de Janeiro a condição de principal centro político nacional, com isso, enfraqueceria a influência chaguista no Estado. O resultado das eleições de 1982 ocorreu da seguinte forma: Leonel Brizola foi eleito com 41,3% dos votos computados na capital do Estado Fluminense, em segundo lugar ficou Wellington Moreira Franco do PDS com 23,5%. Após o início do seu governo Brizola colocou em prática seus projetos que já eram conhecidos durante sua trajetória no governo do Rio Grande do Sul: fortalecimento do papel do Estado nos projetos políticos, um deles diz respeito à política de encampação das empresas privadas. No caso do Estado Fluminense, Brizola já havia guerreado com as empresas privadas de ônibus desde o início de seu mandato.

O processo de encampação dos ônibus no governo Leonel Brizola

⁷ IDEM. p.56

Leonel Brizola foi eleito governador do Estado do Rio de Janeiro em 1982. Desde 1983, como já foi dito anteriormente, Brizola já havia disputando com as empresas de ônibus. Como engenheiro, Brizola já havia calculado diretamente as tarifas, ao mesmo tempo em que ampliava os serviços das empresas públicas de ônibus, a CTC, que operava no Rio, com 5% das linhas, e a SERVE, que operava em Niterói, em torno de 20% do transporte local, e em Campos, onde detinha 50%, além disso, concedeu passe livre aos idosos e aos estudantes. Durante toda sua trajetória política, Brizola sempre foi visto como um político estadista, seu grande projeto político era intervir nas empresas privadas. Antes de se tornar governador do Rio de Janeiro, seus projetos políticos nasceram na época que Brizola era governador do Estado do Rio Grande do Sul e iniciou a encampação nos serviços de energia elétrica e telecomunicação. Os oponentes ao Brizola acusavam de ser simpatizante do socialismo e do comunismo mundial por estar próximo da plataforma política de Vargas, o projeto de encampar as empresas de ônibus da Região Metropolitana do Rio de Janeiro, seria mais uma forma de reduzir o papel da iniciativa privada no transporte público, com isso, o Estado se apropriaria da administração destas empresas.

Do início do governo Brizola em 1983 até 1985, a CTC-RJ sob a administração de Heródoto Campos foi importante para a História da Companhia de Transportes. Durante sua administração, a CTC-RJ viveu momentos de renovação no seu serviço, como a compra de ônibus articulados, a criação de serviços turísticos (ônibus jardineiras), a encomenda de carrocerias de chassis sueca Volvo e a fabricação de veículos movidos a gás natural como fonte de combustível. Durante o governo Brizola, a CTC-RJ ampliou seu serviço no transporte público como a criação de linhas de integração ônibus-metrô e a gratuidade para idosos e estudantes da rede pública de ensino. A CTC-RJ também sempre operava em momentos emergenciais como o acidente do Bonde de Santa Teresa, neste episódio, durante a suspensão do serviço, os ônibus da CTC-RJ operaram no trajeto dos Bondes até a normalização do serviço. Outro episódio importante foi durante as greves do transporte público no Rio de

Janeiro, para evitar prejuízo aos trabalhadores a CTC-RJ não retirava os ônibus de circulação. Sua administração durou até 1985 quando ocorreu seu afastamento do cargo da presidência da Companhia. O principal motivo do seu afastamento foi o episódio da greve dos rodoviários ocorrida em outubro de 1985, quando o presidente da CTC-RJ Heródoto Campos se recusou a colocar os ônibus da Companhia em operação por motivo de represália. O governo do Estado exigia que os ônibus da CTC-RJ operassem mesmo com a greve. Outro momento importante da História da Companhia de Transportes foi à nomeação de Brandão Monteiro em 1984, como Secretario Estadual dos Transportes.

Sua atuação nesta Secretaria foi de extrema importância, já que Brandão Monteiro exigiu maior fiscalização sobre as empresas rodoviárias privadas, avaliando os custos operacionais, condições das frotas e o Regime de Trabalho de cada uma delas. Em 1985 essa fiscalização se intensificou e inúmeros problemas foram apresentados como a precariedade no serviço de algumas empresas privadas, motoristas trabalhando em turno único como forma de diminuir os custos operacionais e falta de ônibus nos horários noturnos. Outro episódio que marcou essa disputa entre o Estado e as empresas privadas foram os reajustes das tarifas. Enquanto as empresas privadas queriam propor um reajuste acima da inflação do país, o Estado exigia um reajuste menor, ao mesmo tempo um reajuste a cada seis meses. Além dos reajustes os trabalhadores rodoviários exigiam um reajuste salarial para compensar a perda inflacionária, mas essa reivindicação não foi atendida de imediato pelas empresas privadas, no final do primeiro semestre de 1985 até as proximidades do final deste ano, foram várias negociações, os resultados foram às greves ocorridas dentro deste ano que afetaram a circulação de ônibus das empresas privadas.

Além das disputas entre as empresas privadas e o Estado, existiam também as disputas políticas entre os eleitores de Leonel Brizola do PDT e os opositores políticos que adotaram várias medidas para prejudicar a campanha do candidato Saturnino Braga a prefeitura do Rio de Janeiro, apoiado pelo Brizola. O estopim deste episódio ocorreu

quando as empresas privadas decidiram retirar muitos ônibus nas eleições da prefeitura do Rio de Janeiro. As empresas privadas decidiram reduzir em até 50% o número de ônibus, principalmente nas áreas mais pobres no dia 15 de novembro, segundo o Departamento de Investigações Especiais da Secretaria de Polícia Civil. Quinze dias antes da eleição, o Secretário de Transportes Brandão Monteiro, já havia estudado medidas para reduzir a influência dos empresários de ônibus no sistema de transporte carioca. A explicação para essa decisão do Secretário de Transporte está na prática que as empresas privadas praticavam com a retirada das ruas de pelo menos um terço de suas frotas, mesmo nos horários de maior fluxo, enquanto isso o governo do Estado mantinha o sistema de reajuste das tarifas rodoviárias a cada seis meses. Foram a partir destas reclamações que o Secretário de Transportes fez uma seleção das empresas privadas que seriam encampadas pelo Estado. A estratégia de Brandão Monteiro seria uma tentativa de fortalecer a influência política do PDT de Leonel Brizola no Rio de Janeiro. Um dos caminhos para fortalecer essa estratégia política seria a encampação de 16 empresas de ônibus como forma de assumir o controle político do transporte público tanto na Região Metropolitana, quanto nas áreas periféricas da cidade do Rio de Janeiro.

Após as eleições para prefeito em novembro de 1985, a vitória de Saturnino Braga criou condições favoráveis para o apoio da política governamental de Brizola relacionando a encampação das empresas de ônibus. Inspirado no projeto Brizolista, Saturnino decidiu criar a Companhia Municipal de Transportes Coletivos do Rio de Janeiro (CMTU), semelhante ao que ocorreu na cidade de São Paulo. Saturnino adotou o mesmo artifício político para garantir o fortalecimento do PDT no município carioca, para entendermos melhor o significado da política de encampação das empresas de ônibus, devemos analisar de perto os fatores que contribuíram para esse processo relacionando com o contexto histórico e político da época.

Justificativa para o encampação: fatores

Como já foi dito anteriormente, o ano de 1985 foi marcado pela intervenção do Estado sobre algumas empresas privadas. Antes de tudo, devemos entender melhor por que o Estado decidiu intervir a partir deste período. A explicação para o fato pode estar relacionado ao contexto histórico da época em que o Brasil estava inserido. De acordo com o discurso do Deputado Estadual Amadeu Rocha, durante a sessão da Assembléia Legislativa do Rio de Janeiro em dezembro de 1985, ele chamou atenção da política econômica adotada pelo presidente da República José Sarney, que favoreceu para o aumento crescente do preço do óleo diesel e dos insumos básicos. Além disso, não devemos esquecer que este ano foi marcado pelo fim do Regime Militar (1964-1985), devido à prática do arrocho salarial, o processo de redemocratização foi favorável para a luta por melhores salários. Segundo Amadeu Rocha, os empresários do setor rodoviário continuavam adotando a prática do reajuste das tarifas dos ônibus, sem oferecer um serviço de qualidade carregando mais passageiros com menos frotas rodoviárias na rua⁸. A greve ocorridas nos dias 4 e 5 de outubro de 1985 foi uma resposta ao que o Deputado Amadeu Rocha define como a crise do sistema rodoviário, ao mesmo tempo em que fazia referência a medida de intervenção estatal do governo Brizola. Se o governo não resolver a questão de sua participação no setor de transportes, a crise se prolongará, não haverá um controle rigoroso sobre as tarifas de ônibus, com isso criaria condições desfavoráveis para o funcionamento do transporte público⁹.

Por outro lado, havia o interesse dos empresários em instigar as reivindicações dos rodoviários como forma de gerar uma crise política no sistema de transportes: existia a cúpula sindical que estava interessada em criar dificuldades para o Governo do Estado, em função da sua ligação com o PFL (Partido da Frente Liberal criado no mesmo ano).

⁸ Discurso do Deputado Estadual Amadeu Rocha em dezembro de 1985, durante a realização da reunião da Assembléia Legislativa do Rio de Janeiro. Diário Oficial do Estado do Rio de Janeiro do Poder Legislativo. 11 de Dezembro de 1985.

⁹ Diário Oficial do Estado do Rio de Janeiro do Poder Executivo. 12 de Dezembro de 1985.

Para os empresários, manter a tarifa elevada dos ônibus seria uma forma de manter seus lucros elevados, além disso, procurou baixar custos operacionais, mas essas medidas trouxeram impactos negativos para o serviço: a exploração com a mão-de-obra se intensificava e a oferta de ônibus era menor com o número de passageiros elevado resultando na superlotação¹⁰.

JORNAL DO BRASIL
 Rio de Janeiro, — Quinta-feira, 11 de dezembro de 1985 — Ano XXXV — Nº 247 — Preço: Cr\$ 3,000

Brizola encampa 1.817 ônibus

Foto de Aracy Costa



Brizola explica ao secretário Bráulio Monteiro os motivos da encampação das empresas

Decreto do governador Leonel Brizola desapropria 18 empresas de ônibus (EART) operando no Grande Rio, com o Estado passando a responder por 25% dos custos de operação. Os Cr\$ 205 bilhões estimados para o subsídio serão cobertos com a venda de 300 mil metros quadrados de terrenos em Botafogo.

Na Capital foram encampadas as empresas Jafar (Zona Oeste), Redentor (na maior da cidade, com predomínio em Inaeropolis), Real (Centro e Zona Sul), Oriental (Zona Norte e sudoeste) e América (de Botafogo até Pavuna). Agora, o Estado controla os principais corredores de transporte do Grande Rio, para os passageiros, nada muda de imediato.

A certa altura nada muda para os empregados das empresas, e as cores dos ônibus serão mantidas, até que haja o processo de desapropriação termino na Justiça. Desde então, o Estado assume o controle das empresas, a prestação de serviço feita sob o nome de Secretaria de Transportes, a tarde, a posse se efetua.

Segundo o secretário de Transportes, Bráulio Monteiro, o desapropriação atinge todos os bens das empresas, o que inclui até os prédios, edifícios de apartamentos e carros Mercedes-Benz. De imediato não haverá redução nos preços das passagens, embora possam ser grandes melhorias, até lá, para o serviço de melhor qualidade. O Estado não tem intenção de mudar os preços, mas sim de melhorar a qualidade do serviço de transporte coletivo, o que é prejudicial com a medida. (Pág. 17 e editorial Responsabilidade em Botafogo)

Tempo
 Na noite de ontem, o governador Leonel Brizola recebeu em seu gabinete os membros do Conselho de Administração do Estado, para discutir o plano de encampação das empresas de ônibus.

Fa-Flu
 O Fa-Flu do Rio de Janeiro, entidade de defesa dos direitos dos passageiros, anunciou que vai lutar para que o Estado assumam a responsabilidade pelo transporte coletivo.

Forças a oito
 O governador Leonel Brizola anunciou que vai reduzir o número de ministros para oito, incluindo o próprio governador.

Maternidade
 O governador Leonel Brizola anunciou que vai criar uma secretaria de Maternidade e Infância, para cuidar das crianças e adolescentes em situação de risco.

Mais ações
 O governador Leonel Brizola anunciou que vai tomar medidas para melhorar a qualidade do transporte coletivo, incluindo a criação de uma secretaria de Transportes.

Gigantismo
 O governador Leonel Brizola anunciou que vai tomar medidas para controlar o gigantismo das empresas públicas, incluindo a criação de uma comissão de controle.

Arsenal recusa tratar de greve com deputados
 O governador Leonel Brizola anunciou que o Arsenal de Guerra não vai negociar com os deputados a respeito de uma greve dos militares.

Setabal
 O governador Leonel Brizola anunciou que vai criar um Conselho Setabal, para discutir o desenvolvimento do Estado.

Ministério
 O governador Leonel Brizola anunciou que vai criar um Ministério de Transportes, para cuidar do transporte coletivo.

Arte
 O governador Leonel Brizola anunciou que vai criar um Conselho de Arte, para discutir o desenvolvimento da cultura no Estado.

Cotações
 O governador Leonel Brizola anunciou que vai criar um Conselho de Cotações, para discutir o desenvolvimento da economia do Estado.

Senado pretende acabar com orgão para 4 fábricas
 O governador Leonel Brizola anunciou que o Senado pretende acabar com o órgão de controle para quatro fábricas.

Polícia indícia coronel no caso Baumgarten
 O governador Leonel Brizola anunciou que a Polícia indiciou um coronel no caso Baumgarten.

Dois blocos de concreto caem em ônibus e matam 5
 O governador Leonel Brizola anunciou que dois blocos de concreto caíram em um ônibus, matando cinco pessoas.

Com a vitória de Saturnino Braga na disputa pela prefeitura da cidade do Rio de Janeiro, além de favorecer para o apoio da política governamental de Brizola no Estado do Rio de Janeiro, apoiou o aumento da participação do poder público no sistema de transportes, como forma de combater o cartel das empresas de ônibus imposta a população e ao próprio poder público. À prática de cartel era uma forma dessas empresas exerciam o monopólio sobre as regiões do Rio de Janeiro que exploravam. Além disso, Saturnino defendia maior autonomia administrativa da Prefeitura, que

¹⁰ Diário Oficial do Estado do Rio de Janeiro do Poder Executivo. 12 de dezembro de 1985.

através da criação da SMTU (Secretaria Municipal de Transportes Urbanos)¹¹, passaria a exercer maior controle na política de concessão de novas linhas de ônibus, a determinação do preço das tarifas e controle da fiscalização do transporte público.

Enquanto no Estado Fluminense, Brizola promoveu o processo de encampação das empresas de ônibus no dia 11 de dezembro de 1985. Dentro deste processo, 16 empresas foram encampadas: Redentor, Viação Jabour, Auto Viação Bangu, Real Auto Ônibus, América, essas são empresas da cidade do Rio de Janeiro. Das empresas da Região Metropolitana fluminense que foram encampadas temos: a Nilopolitana, Nossa Senhora do Amparo, Estrela de São Gonçalo, Luxor, União, Ponte Coberta, Caravelle, Mageli e Viação ABC. Com essa medida, o Estado passou a controlar 25% do transporte público, explorando as áreas mais importantes da cidade do Rio de Janeiro, garantindo seu poder de decisões no transporte público. As empresas que sofreram encampação foram aquelas que apresentavam irregularidades, inclusive turno único.

Objetivos do encampação e seus projetos

O principal objetivo do governador Leonel Brizola, dentro deste processo de encampação, foi combater o serviço de turno único nessas empresas privadas que sofreram intervenção. Além disso, tanto o Secretário de Transportes, Brandão Monteiro, quanto Brizola, prometeram oferecer um novo serviço de qualidade com tarifas reduzidas, além de oferecer maior oferta de ônibus contribuindo para o aumento do número de empregados nestas empresas.

Uma das promessas desse projeto é garantir a ampliação do serviço de ônibus, principalmente nas áreas periféricas da cidade do Rio de Janeiro, diminuindo os intervalos e os atrasos dos ônibus. Além do processo de encampação, a CTC-RJ ficou

¹¹ Mais detalhes sobre a criação da SMTU no Rio de Janeiro: Decreto-Lei nº 881 de 11 de julho de 1986. Legislação –Lei Ordinária. Rio de Janeiro, 1986.

responsável pela concessão das linhas de ônibus, com isso rompendo com o monopólio das empresas nos corredores e áreas de operação. Além disso, definiu os processos de auditoria, intervenção e cassação das companhias privadas. Dentro deste regulamento foi determinado à criação da Camara Estadual de Usuários e Transportadores, responsáveis pela decisão do governo do Estado com relação a reajuste salarial, julgamento de recursos impetrados pelas empresas operadoras e adoção de medidas que levem a melhoria do sistema de ônibus¹².

Dentro do plano de racionalização do aproveitamento da frota da CTC-RJ, haverá uma redistribuição das linhas entre as garagens mais próximas de cada área de operação, dessa forma, haverá estímulo a redução real dos custos operacionais diminuindo os percursos nas viagens. Esse projeto dentro da cidade do Rio de Janeiro funcionaria da seguinte forma: toda a modificação tem como objetivo priorizar a Zona Norte, em especial as áreas da Zona Oeste – Campo Grande, Bangu, Santa Cruz. Já a Zona Sul deve ser considerada a área com menor peso. Para que essas modificações se concretizem deverão levar em conta uma distribuição especial bem equilibrada entre diversos bairros possibilitando o processo de racionalização e integração do sistema. Com relação ao critério econômico, cabe ao Estado comprar empresas viáveis ou como possibilidade de viabilização, favorecendo para o desenvolvimento do projeto adotado.

O principal objetivo desse projeto traria um impacto importante para o lado político e social, já que contribuiria para que a população tomasse as decisões no setor, junto a isso, permitiria que o Estado pudesse receber um serviço de melhor qualidade, com tarifas menores¹³.

Reação as medidas tomadas pelo Estado às empresas encampadas

¹² Jornal do Brasil. 11 de dezembro de 1985.

¹³ Racionalização permitiria melhoria dos serviços. Diário Oficial do Estado do Rio de Janeiro do Poder Executivo. 12 de dezembro de 1985.

Dentro das empresas encampadas, as opiniões e histórias ficaram divididas entre elas, já que cada um operava de cada forma, algumas com problemas mais ou menos graves, umas com frotas em boas condições outras não, algumas bem administradas e outras com problemas de administração. Insatisfeitos com a desapropriação, os proprietários das empresas de ônibus encampadas pelo Estado, decidiram recorrer a justiça. As reações dentro das empresas encampadas ocorreram da seguinte forma: na Real Auto Ônibus a empresa decidiu de imediato acabar com o Regime Único de trabalho reduzindo a jornada de trabalho de 16 para 8 horas, que foi uma das medidas tomadas pelo interventor da empresa Real Auto Ônibus, Altair Campos. Para Campos, quem trabalhar além deste período receberá hora extra. Na Transportes América a reação foi de muita euforia, já que necessitava melhorar as condições de trabalho para os rodoviários. Dentro da Transportes América as principais irregularidades encontradas foram referentes à manutenção dos ônibus e a existência de carros sem amortecedores freio de mão, freio motor e vazamento de óleo. Na Viação Nossa Senhora do Amparo, o efeito da política foi à contratação de mais funcionários para atender os horários noturnos que antes não contavam com ônibus. A empresa alegava que a retirada dos ônibus era para reduzir os custos da empresa. Os impactos da política de encampação do Estado, no período inicial ainda não foram sentidos nas empresas ABC e Viação Estrela que atendem aos municípios de Niterói e São Gonçalo. Na Viação Luxor foram encontrados alguns bens declarados no nome da empresa como aviação e um trailer de luxor. Além disso, a empresa estava com um déficit financeiro, o valor indenizado pelo Estado de Cr\$ 14 milhões de cruzeiros seria usado para indenizar os proprietários. A Luxor contava com outras seis empresas menores: Anatur Turismo, Viação Primavera (do município de Magé), Expresso Miramar (do município de Niterói), Rivieira Transportes e Turismo (que liga as cidades do Rio de Janeiro ao sul do Estado de Minas Gerais), Rápido Paugrandense (do município de Duque de Caxias) e a butique “On the Road comércio de roupas”, do Shopping Rio Sul. O subsecretário de Transportes Carlos Menezes de Mello se reuniu com os empregados da Viação Luxor garantindo a manutenção do emprego dos funcionários e fim do turno único de trabalho. A Viação

Luxor foi fundada em 1963, a empresa é responsável pela operação de 107 ônibus com 19 linhas intermunicipais entre Magé, Duque de Caxias e Rio de Janeiro. Mas um artifício jurídico impediu que três empresas do mesmo grupo fossem repassadas para administração do Estado: Anatur Turismo, Rivieira Transportes e Rápido Paugrandense. Com isso, a empresa Luxor conseguiu desfazer das três empresas. A Anatur foi fundada em 1968, pelos mecânicos sergipanos Ivo Sobral Lima e José Lima Filho, iniciando a operação com apenas um carro, recauchutado em ferro-velho. O nome da empresa foi em homenagem à mãe dos irmãos. Em novembro de 1982, 90% das ações das empresas haviam sido vendidas para a Viação Luxor, mas em 1985 as ações passaram para o controle de Délio Sampaio Filho, Danilo Barbosa Lima Sampaio, Maximiliano Nagibe e Sebastião Beneti Reis de Oliveira (ambos sócios da Luxor). A Luxor exercia um controle de 50% das ações da Rivieira Transportes e Turismo e a Rápido Paugrandense, posteriormente passaram para o controle dos sócios livrando as duas empresas da intervenção do Estado. Na Viação Mageli (do município de São João de Meriti), o Estado exerceu o controle de um dos seus bens que é o Motel Paradise, localizado no município de Nova Iguaçu. Dentro da Luxor foram encontradas irregularidades administrativas, como o turno único, os motoristas e cobradores exerciam uma jornada de trabalho de até 14 horas diárias, mas recebiam só 8. Na Auto Viação Jabour, a reação foi de muita tristeza, a empresa contava com frotas de qualidade além de contar com um escritório administrativo bem equipado, o caso se repetiu também na Viação Redentor. O Presidente da empresa Viação Redentor João de Carvalho, reagiu com muita tristeza e lamentou a perda da empresa que ajudou a construir em 1950. Assim como na Jabour e na Redentor, o ex-diretor da empresa Oriental também lamentou a perda do seu negócio lucrativo, cuja a atividade era dividido com mais sócios: a Viação Bangu e a empresa Cidade do Aço, da cidade de Volta Redonda. O próprio Manoel Gomes Alves destacou a modernização da empresa ocorrida no período de dois anos.

Para o presidente do Sindicato das Empresas de Transportes de Passageiros do município do Rio de Janeiro, Resieri Pavanelli Filho, o Estado agiu de forma abusiva com o decreto de encampação das 16 empresas de ônibus. Segundo Pavanelli, o governo ainda não havia feito o cálculo de quanto vale o patrimônio das empresas que passaram para o Estado. Outro questionamento feito é com relação o dinheiro repassado para ajudar as empresas. Os Cr\$ 205 bilhões de cruzeiros depositados pelo Governo, não seria suficiente para resolver o problema dos déficits financeiros. Segundo as informações do Vice-Presidente da Federação das Empresas de Transportes Rodoviários do Leste Meridional (Fetranspor) Francisco Caetano e do proprietário da Viação Nossa Senhora do Amparo, os ex-donos das empresas encampadas contrataram três advogados constitucionalistas para ingressar na Justiça contestando esse valor. Para Francisco Caetano, o governo do Estado não tem condições de administrar as empresas já que a própria CTC-RJ também apresenta déficits financeiros. Em Brasília, para o Ministro do Transportes Afonso Camargo, a participação do Estado na economia tem que ocorrer de forma complementar, além disso, a encampação do Governo Brizola deverá ser julgada pelo município do Rio de Janeiro e pelo Estado Fluminense, até onde essas medidas poderão beneficiar a população. Com relação ao aumento de empregos, Camargo chamou atenção à preocupação com o aumento das despesas para os cofres públicos¹⁴.

A reação também dividiu opiniões entre a Firjan e a Famerj. A Firjan (Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro), em nota publicada pelo Presidente Artur João Donato, disse em não acreditar que o governador Leonel Brizola teria intenções de expropriar outras empresas de ônibus de outras áreas do Estado, apoiou a decisão dos empresários de recorrerem à justiça e que seus direitos façam valer. João Donato discordou a relação do Governador Leonel Brizola com os fatos ocorridos nos meses

¹⁴ Jornal O Globo. 13 de dezembro de 1985.

que antecederam o movimento de 1964. Embora o empresário reconheça que o Brasil esteja passando por uma fase de transição, pediu cautela diante do cenário de caos.

Já para a Famerj (Federação da Associação dos Moradores do Estado do Rio de Janeiro), representado pelo Presidente Francisco Alencar, manifestou apoio a política de desapropriação do governador Leonel Brizola, além disso, a entidade demonstrou interesse em participar da discussão sobre o cálculo das tarifas e divulgar para a população os direitos dos passageiros. Além disso, Alencar propôs a criação de uma Câmara metropolitana de transportes, que contaria com o apoio da própria Famerj, além da Faferj e o Sindicato dos Arquitetos¹⁵.

O plano de Transportes dentro do projeto do Estado

Dentro do Plano de Transporte, a CTC-RJ ficou responsável pela elaboração do Plano Estadual de Transportes e Passageiros, como forma de solucionar os problemas das deficiências de acesso a bairros e municípios, a manutenção do equilíbrio financeiro do sistema, levando em conta o estabelecimento de uma tarifa de acordo com o nível de renda da população que vive em áreas carentes. Após a avaliação da situação financeira e econômica de cada empresa permissionária no prazo de até 90 dias, caberá ao Estado optar pela intervenção ou cassação das linhas, estimulando uma nova concorrência pública para a prestação de serviço, ou neste caso, a CTC-RJ atenderia essas linhas. A fixação das tarifas seria estabelecida a partir da quantidade de serviço prestado, os dados coletados pelo Estado e as informações recebidas pelas empresas. Com relação à idade da frota, ficou estabelecida entre 7 a 12 anos, de acordo com a linha, além disso, só será permitida a contratação de rodoviários após realização de concursos realizados e a nomeação pela Secretaria.

¹⁵ Jornal O Globo. 13 de dezembro de 1985.

E por último, o regulamento proíbe o desmembramento das empresas e o surgimento de novas companhias, com exceção em caso de abertura de nova licitação pública pelo Estado ou fusão de duas ou mais empresas já existentes. Com todo esse regulamento, o Estado assume de vez a intervenção na política do transporte público.

Para evitar a falência de algumas dessas empresas encampadas, como a Viação ABC do município de Niterói, o Banco Banerj do Estado do Rio de Janeiro teve uma atuação importante, através de empréstimos financeiros como o objetivo de diminuir os déficits orçamentários. Os empréstimos foram importantes para cobrir a folha de pagamento atrasada, como a do mês de dezembro, o 13º salário dos funcionários, os custos de operação como reposição de combustíveis. Na época, de forma intencional, os empresários já pensavam levar as empresas a falência com o objetivo de vendê-las a preços baixos. Uma das causas para esse déficit registrado pelas empresas de ônibus está no artifício contábil utilizado pela maior parte das empresas de ônibus, para legitimar o desvio da receita das empresas privadas que administram, violando dados de renda obtida, além disso, alterava os dados com relação ao número de usuários.

No início de janeiro de 1986, outras medidas foram tomadas pela Secretaria Estadual de Transportes, como já estava ocorrendo em São Paulo, Belo Horizonte e Niterói, foi à gratuidade para a população carioca de mais de 65 anos nos ônibus da CTC-RJ e das empresas que foram encampadas pelo Estado. Além disso, foi anunciada a criação de seis linhas: no município de Niterói, o secretário estadual de Transportes, Brandão Monteiro, anunciou a primeira linha de jardineiras fora do Rio de Janeiro. Das primeiras linhas inauguradas foram os da Auto Viação ABC que faz a ligação entre o Centro de Niterói e o bairro das Amendoeiras, no município de São Gonçalo. Além disso, a mesma empresa criou uma linha de serviço executivo (os frescões), entre Niterói e o Terminal Meneses Cortes no Rio de Janeiro. Outras linhas abertas foram: três linhas da Viação Nossa Senhora do Amparo fazendo as ligações Rio Douro – Maricá, Inuã – Niterói e Ponta Negra – Rio de Janeiro (ponto final na Praça Mauá). Estas linhas, além de ter beneficiado os moradores da região, facilitaram o acesso de

turistas nos fins de semana. Outro estudo feito pela Associação dos Moradores de Maricá é da criação da linha direta entre a cidade de Niterói, com tempo de viagem reduzido. Dentro do município do Rio de Janeiro, a Viação Redentor que também foi encampada pela CTC-RJ, criou a linha que faz a ligação entre o bairro de Curicica e a Praça 15 de Novembro (essa linha havia sido extinta pelos antigos proprietários da empresa devido a inviabilidade econômica). A Transportes Oriental apresentou um projeto de criar linhas para atender, principalmente a conjuntos habitacionais. Além da criação de novas linhas, ocorreu à contratação de funcionários para a CTC-RJ, segundo a Secretaria Estadual de Transportes, foram funcionários que haviam sido demitidos sem justa causa pelos antigos proprietários das empresas de ônibus que foram encampadas. Essa medida foi marcada por manifestações contra essa contratação alegando que ela ocorreu de forma irregular e a inclusão de funcionários que foram desligados somente a partir de 1982.

As críticas a política de encampação

Um mês após a encampação das empresas de ônibus pelo Estado, as reclamações e as críticas ainda dividiam usuários. Em nota publicada no Jornal do Brasil no dia 14 de janeiro de 1986, as críticas mais frequentes diziam respeito à falta de veículos durante a noite e a redução do número de ônibus fora dos horários de rush, principalmente as linhas que atendem a região da Baixada Fluminense. A falta de ônibus nos horários noturnos incomodava, principalmente, os usuários da Empresa Mageli, do município de São João de Meriti, na linha que liga o Parque Araruama a Central do Brasil. Segundo a nota do Jornal do Brasil: “Só circulam até 22 horas, obrigando quem trabalha até mais tarde a tomar duas conduções” (lamentou José Roberto Silveira, funcionário da TV Manchete, Jornal do Brasil 14 de janeiro de 1986). As usuárias dos ônibus da Luxor Maria da Conceição Alves da Silva e Letícia Alvim, na fila do ônibus do bairro de Xerém (município de Duque de Caxias, Baixada Fluminense),

denunciaram a falta de ônibus levando a lotação absurda. Por outro lado, tinham usuários que aprovaram a encampação dessas empresas de ônibus, já que não estavam satisfeitos com o comportamento dos antigos proprietários que pensavam em apenas no retorno lucrativo e não prestar um serviço de qualidade¹⁶.

Os problemas que já ocorriam antes do processo de encampação das empresas rodoviárias foram se repetindo constantemente. As reclamações com relação à precariedade das frotas e a falta de manutenção continuaram sendo alvo de crítica dos usuários, algumas regiões ainda continuaram sofrendo com os constantes atrasos dos ônibus, principalmente nas áreas periféricas. Neste período também surgiram denúncias contra o Secretário de Transportes Brandão Monteiro, a acusação partir do deputado Claudio Moacyr do PDT. Após o processo de encampação das empresas privadas pelo Estado, Brandão foi acusado de empregar pessoas próximas de sua pessoa, ou até mesmo usar a prática como estratégia para fortalecer seu eleitoral na próxima eleição para Deputado Federal, no qual o Secretário de Transportes concorreu em 1986. Os políticos da oposição a chapa do governo de Brizola, acusaram Brandão Monteiro de criar empregos durante o processo de encampação das 16 empresas de ônibus, usando como prática eleitoral para favorecer os simpatizantes do PDT de Leonel Brizola. Outra acusação feita foi o uso de cartazes de propaganda de candidatos políticos do PDT nos coletivos da CTC-RJ. As vésperas das eleições de 1986 foram vistos alguns coletivos com propagandas do candidato do PDT ao governo do Estado do Rio de Janeiro Darcy Ribeiro. Diante destas acusações, qual era a relação do Secretário de Transportes Brandão Monteiro com os Rodoviários do Rio de Janeiro? Em 1985, durante as eleições sindicais do transporte rodoviário, duas chapas concorreram à disputa, uma delas apoiado pelo Secretário de Transportes Brandão Monteiro (chapa 2 liderada pelo motorista Pedro Imperiano). Com a derrota da chapa 2 de Brandão Monteiro nas urnas, a chapa vencedora reeleita passou a exercer um papel fundamental na maioria das indicações de rodoviários para a contratação pelas

¹⁶ Jornal do Brasil, 14 de janeiro de 1986.

empresas encampadas. De acordo com a reportagem do Jornal do Brasil do dia 17 de abril de 1986: “De acordo com as informações chegadas a direção do sindicato, essas contratações são decididas em reuniões quinzenais na Superintendência de Transportes Oficiais, em São Cristóvão, com a participação dos administradores nomeados pela Secretaria de Transportes e os rodoviários ligados a Brandão Monteiro”. Devido às demissões sem justas causas como ocorreram nas empresas Redentor e Transportes América, muitos rodoviários, mesmo sem ter apoiado a campanha de Brandão Monteiro, optaram em usar **buttons** como forma de evitar represálias, que estavam ocorrendo na CTC-RJ¹⁷.

A vitória de Moreira Franco e o fim da política de encampações

Em 1986, com a vitória do governador Moreira Franco nas eleições estaduais, representou uma grande importância para as empresas privadas que haviam sido encampadas em 1985 durante o governo Leonel Brizola. Em 1987, a CTC-RJ apresentava seus sinais de crise administrativa. Na época o presidente da CTC-RJ Fernando de Carvalho pediu ao governador do Estado do Rio de Janeiro Moreira Franco, uma ajuda de 27 milhões de Cruzados para a recuperação da empresa, segundo as informações do diretor de operações da CTC-RJ, Antônio Carlos Carvalho. A ajuda financeira seria para a reativação de oficinas mecânicas completamente paralisadas e a substituição de 150 ônibus, além da reabertura da garagem no bairro da Penha, Zona Norte da cidade do Rio de Janeiro.

Em 1987, da frota operacional da CTC-RJ, dos 580 ônibus, 331 tinha mais de sete anos de uso e estão condenados pela lei. O problema é que a verba solicitada, não atenderia todas as necessidades da empresa, cobriria apenas a metade dos ônibus que necessitam da substituição. A CTC-RJ, além de enfrentar o problema da falta de ônibus, enfrentava

¹⁷ Jornal do Brasil, 17 de abril de 1986.

problemas como a falta de manutenção dos veículos contribuindo para a degradação das frotas. Essas dificuldades e agravamentos foi resultado da desativação das oficinas mecânicas de alta especialização, onde estavam abandonados 100 motores que poderiam ser usados nas frotas. Outra promessa feita dentro do processo de regulamentação da encampação seria acabar com o Regime único de trabalho dos rodoviários, mas isso de fato não estava acontecendo. Havia relatos de funcionários que ainda continuavam trabalhando sobre esse Regime, e mesmo com a contratação de novos funcionários, os problemas na jornada de trabalho não foram solucionados.

Em 6 janeiro de 1988 ocorreu o fim do processo de encampação devolvendo a administração das 16 empresas para a iniciativa privada. Essa medida foi tomada com base no parecer do Grupo Executivo presidido pelo Procurador Geral do Estado, José Eduardo Santos Neves, que fez um estudo geral da situação das empresas encampadas de julho a dezembro. A conclusão para a devolução das empresas encampadas para os antigos proprietários ocorreu a partir da assinatura do termo de entrega pelo Secretário de Transportes Josef Barat. O governador do Estado Moreira Franco esclareceu que quando ocorreu o início do processo de estatização, as 16 empresas privadas operavam com 2180 ônibus. Após o processo de encampação, houve uma redução do número de frotas caindo para 1219 em março de 1987, um dos motivos foi à falta de manutenção das frotas. Outro problema apontado foi o déficit financeiro acumulado com o crescimento da dívida dessas empresas. Em nota publicada no Jornal do Brasil no dia 7 de janeiro de 1988, quando estas empresas eram administradas pelos antigos proprietários, mantinham suas contas atualizadas e mantinham seu lucro nas operações. Com a estatização em 1985, as dívidas destas empresas acumularam em 1 bilhão e 119 milhões de Cruzados (376 milhões de Cruzados junto a fornecedores, 743 milhões de Cruzados junto à Previdência Social). Dentro do processo de estatização, o governo estadual depositou judicialmente 175 milhões de Cruzados da indenização total de 725 milhões de Cruzados determinados pela perícia judicial.

Para tentar cobrir o restante dessa indenização, seriam necessários correção e juros no valor de 4 bilhões e 200 milhões de Cruzados, ou seja, equivalente ao dobro do valor de todos os ônibus operando atualmente 16 empresas. Com isso, nenhuma empresa encampada pelo Estado conseguiu criar condições favoráveis para renovar suas frotas rodoviárias e os que se encontravam em circulação estavam no limite técnico de sua vida útil. Durante a administração do Estado nas 16 empresas, já haviam denúncias de usuários relatando a falta de ônibus e a precariedade nas frotas. Para tentar solucionar todos esses problemas, seriam necessários investimentos superiores a 13 bilhões e 600 milhões de Cruzados.

Com a devolução, os antigos proprietários receberam suas empresas de volta nas condições em que se encontravam, desistindo de todas as ações propostas na Justiça contra a medida da encampação.¹⁸ Enquanto a situação dos empregados, o Procurador Geral do Estado Santos Neves, garantiu que os 12.354 empregados das 16 empresas não terão sua situação alterada, pois eles não chegaram a ser contratados pelo Estado¹⁹. Enquanto a situação jurídica, das 16 empresas encampadas, as empresas Real, Vera Cruz, Luxor e União, recorreram à justiça, mas apenas a União conseguiu reaver uma concessionária de automóveis, encampadas junto com as linhas de ônibus.

Enquanto a União conseguiu reaver sua situação na justiça, as empresas Redentor, Jabour, Oriental, América, ABC, Mageli, Ponte Coberta, Caravelle, Nossa Senhora da Aparecida, Nossa Senhora do Amparo, Estrela e Nilopolitana Cavalcanti, não recorreram a encampação. Mas por que o Governador do Estado Moreira Franco resolveu desistir da desapropriação? Segundo o advogado Sérgio Fadel, a explicação se encontra no valor da indenização aos proprietários. Segundo as informações do Jornal O Globo do dia 7 de janeiro de 1988: *“Em 1985, o Governo do Estado depositou no Banco Banerj CR\$ 204.706.730.448,00, quantia equivalente ao valor calculado por peritos para a indenização a ser paga aos proprietários das encampadas no fim da*

¹⁸ Jornal O Globo. 07 de janeiro de 1988

¹⁹ Jornal O Globo. 07 de janeiro de 1988

ação”. Considerando os cálculos mais recentes do valor da indenização, esse valor foi elevado em cinco vezes aos empresários. Outro fator para a desapropriação seria o alto investimento que deveria ser feito nas empresas para a renovação e manutenção das frotas, resultando em prejuízos para o Estado. Os altos custos também podem ser resultados da contratação de 1121 novos empregados até março de 1987, com isso o Estado passou a pagar mais, mas a qualidade do serviço foi piorando. Para o Governo do Estado, antes da encampação, quando as empresas eram administradas de forma autônoma, mantinham suas contas atualizadas e registravam lucros operacionais. Com a estatização, as dívidas acumularam em CZ\$ 1,119 bilhão de cruzados (CZ\$ 376 milhões de cruzados junto aos fornecedores, CZ\$ 743 milhões de cruzados junto à Previdência Social). Durante a encampação, não houve renovação das frotas das empresas encampadas.

Como ficou a situação das empresas encampadas após a devolução aos antigos proprietários?

Após a medida anunciada pelo Governo do Estado, dentro das empresas que foram devolvidas para os antigos proprietários, cabe destacar alguns efeitos da política de encampação citando alguns casos. Os cinco proprietários da Auto Viação Jabour Franklin Lopes Marques, Fernando Ferreira Amado, Antônio Augusto Alves Freitas, Manoel Correia de Freitas e Jacob Barata Filho, receberam a empresa de volta, mas a dívida acumulada de CZ\$ 150 milhões de cruzados. Para tentar recuperar o serviço da empresa, os proprietários da Jabour farão um investimento para colocar 60 carros novos em circulação.

Na Viação ABC de Niterói, o empresário José Henrique da Silva Neto, de 31 anos, quando fez uma visita a sede da empresa, constatou que pouco restou do patrimônio da empresa fundada por seu pai em 1956. Durante a encampação, 105 ônibus estavam sem condições de operar, dos 197 ônibus que se encontravam, com isso, o número de frotas

diminuiu na empresa. Apesar da diminuição da frota, o quadro pessoal da empresa aumentou: em dezembro de 1985, 800 pessoas trabalhavam na empresa, após o encampação esse quadro cresceu para 1200. Além disso, INPS deixaram de ser pagos, o Imposto de Renda, o Imposto Sobre Serviços (ISS) e o DUT da frota.

Na Viação Nossa Senhora do Amparo, a empresa se comprometeu no prazo de 30 dias, adquirir de 15 a 20 ônibus, mesmo usados, como forma de regularizar o mais rápido possível a situação das 24 linhas da empresa. Durante os dois anos de encampação, a empresa perdeu 20 veículos por falta de manutenção, 14 ônibus ficaram abandonados em terreno baldio no município de Maricá, sede da empresa. A falta de peças para a reposição foi outro problema encontrado na Nossa Senhora do Amparo, a empresa ao invés de comprar peças novas, reaproveitavam dos outros ônibus.

Já na Transportes Oriental, após Ariel Dias Corvelo reassumir a administração da empresa, encontrou as frotas em condições bastante precárias, da quantidade de carros constava 222 carros para as 17 linhas. O coordenador do Tráfego da Oriental João Dias, apesar de reconhecer que a empresa consta com 850 funcionários, alegou que a quantidade ainda era insuficiente para atender a população. Adriel Corvelo criticou a administração da empresa, durante a encampação, em apenas um ano quatro administradores foram substituídos, além disso, 70% das frotas ficaram paradas sem operar devido à falta de motores²⁰.

Considerações Finais

Leonel Brizola, durante todo seu primeiro mandato no governo do Estado do Rio de Janeiro, criou uma forte divergência com os donos das empresas de ônibus. Todas suas críticas feitas as empresas de ônibus, serviu de estratégia para fortalecer sua máquina

²⁰ Jornal O Globo, 8 de janeiro de 1988.

eleitoral no Rio de Janeiro, um dos caminhos encontrados foi à intervenção do Estado nas empresas de ônibus.

A justificativa para a intervenção estatal nas empresas de ônibus seria uma das alternativas para combater a influência da iniciativa privada no serviço público, Brizola adotou seus projetos nacionalistas no Estado Fluminense que já haviam sido colocados em prática no Estado do Rio Grande do Sul. Junto aos seus projetos nacionalistas, Brizola usou a política trabalhista que era a principal bandeira de sua trajetória política. Dentro da política trabalhista, o governo Leonel Brizola justificou a encampação das 16 empresas de ônibus em 11 de dezembro de 1985, como forma de combater a exploração dos funcionários que prestavam serviço. Dentre as medidas trabalhistas propostas por Brizola foram: combater o Regime Único de Trabalho, reajuste salarial para os rodoviários, criação de mais empregos dentro das 16 empresas de ônibus citadas.

A encampação foi uma resposta ao dia da eleição de 1985, quando as empresas de ônibus decidiram reduzir parte de suas frotas como estratégia de prejudicar o eleitorado do PDT (Partido de Leonel Brizola) na cidade do Rio de Janeiro. Mesmo com essa medida, a vitória de Saturnino Braga ocorreu nas eleições municipais fortaleceu mais a influência do Brizola, principalmente no município carioca, após a eleição de 1985, Brizola anunciou a intervenção estatal nas 16 empresas de ônibus.

Junto com a política de Brizola, a participação do Secretário Estadual de Transportes Brandão Monteiro (nomeado em 1984 por Leonel Brizola), representou uma grande importância para o governo Brizola. Brandão Monteiro foi o principal responsável pela organização da política de encampação em 1985, sua participação teve como objetivo fortalecer sua campanha eleitoral de 1986 para Deputado Federal. Várias acusações foram feitas contra o Secretário Estadual de Transportes, uma delas foi de usar a política de encampação como forma de praticar a política do empreguismo para conseguir ampliar o eleitorado no Rio de Janeiro.

Apesar das críticas feitas a política de encampação, dos problemas administrativos e financeiros enfrentados após a devolução, ocorreram avanços, principalmente com relação à política trabalhista implementada por Leonel Brizola. Mesmo com o fim do processo de encampação em janeiro de 1988, muitos empregos foram preservados para evitar redução do quadro e na qualidade do serviço da empresa, com isso, o Regime Único deixou de ser um dos grandes problemas das 16 empresas que ficaram encampadas durante 2 anos.

Neste caso, não podemos esquecer a importância da figura política de Leonel Brizola como um grande líder governamental, que através de sua plataforma política, buscou se aproximar das camadas mais baixas da sociedade garantindo o apoio através dos projetos de desenvolvimento nacionalista voltado para atender as necessidades da população do Estado Fluminense.

Bibliografia.

FERREIRA, Jorge e DELGADO, Lucilia. *O Brasil Republicano*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003. Volume 3.

FOUCAULT, Michel – *Microfísica do Poder*. Rio de Janeiro: Graal, 1981

LE GOFF, Jacques. *História e Memória*. Campinas: Unicamp, 2003.

GOMES, Angela C. *A Invenção do Trabalhismo*. 3 ed. Rio de Janeiro: FGV, 2005.

MIRANDA, Samir.P. *Projeto de Desenvolvimento e Encampações no discurso do governo Leonel Brizola: Rio Grande do Sul (1959-1963)*. 142f. Mestrado. Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2006.

MORAES, Marieta de. A força do Povo: Brizola e o Rio de Janeiro. Rio de Janeiro: Alerj, CPDOC/FGV, 2008.

BRASIL. Diário Oficial do Estado do Rio de Janeiro do Poder Executivo. 11 de dezembro de 1985.

BRASIL. Diário Oficial do Estado do Rio de Janeiro do Poder Legislativo 11 de dezembro de 1985.

Jornal do Brasil, Rio de Janeiro, 5 out.1985.

Jornal do Brasil, Rio de Janeiro, 11, 12 e 13 dez.1985.

Jornal do Brasil, Rio de Janeiro, 17 abr.1986.

Jornal do Brasil, Rio de Janeiro, 8 jan.1988.

Jornal O Globo, Rio de Janeiro, 11, 12, 13 e 14 dez.1985.

Jornal O Globo, Rio de Janeiro, 7 e 8 jan.1988.

Decreto-Lei nº 881 de 11 de julho de 1986. Legislação –Lei Ordinária. Rio de Janeiro, 1986.