



# ENEPEX

ENCONTRO DE ENSINO,  
PESQUISA E EXTENSÃO

8° ENEPE UFGD • 5° EPEX UEMS

## **INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE COLETIVO E MOBILIDADE URBANA EM CAMPO GRANDE (MS): ANÁLISE DOS PROGRAMAS “PRÓ-TRANSPORTES” E PAC2 “MOBILIDADE GRANDES CIDADES”**

Felipe de Andrade Basílio<sup>1</sup>; Adauto de Oliveira Souza<sup>2</sup>

E-mail: [basilio.felipe@yahoo.com.br](mailto:basilio.felipe@yahoo.com.br)

PIBIC/UFGD/CNPq

### **RESUMO**

No interior do Programa de Aceleração do Crescimento 2 (PAC 2, 2011-2014), Mato Grosso do Sul deverá receber investimentos que totalizam cerca de R\$ 11,8 bilhões no mencionado quadriênio, a serem distribuídos nos seus seis eixos: 1) Cidade Melhor; 2) Energia; 3) Minha Casa, Minha Vida; 4) Comunidade Cidadã; 5) Água e luz para todos; e 6) Transportes. Este trabalho se propõe a investigar as ações e os desdobramentos do PAC 2 na mencionada Unidade da Federação, uma vez que assim como ocorreu com o PAC 1 (2007-2010), os investimentos destinados pelo governo federal ao Mato Grosso do Sul produzem mudanças na dinâmica territorial, relacionadas a ações como: retirada de famílias de áreas de risco; valorização de áreas atendidas; diminuição de déficit habitacional; maior mobilidade e acessibilidade urbana; perspectivas de universalização dos serviços de saneamento básico e energia elétrica. Delimitamos como recorte temático as ações relativas ao transporte coletivo e a mobilidade urbana materializadas nos programas “Pró-Transporte” e “PAC 2 – Mobilidade Grandes Cidades”, previstas/executadas na cidade de Campo Grande, com um montante de investimentos de R\$ 338 milhões. Tais programas buscam propiciar o aumento da mobilidade urbana, da acessibilidade, dos transportes coletivos urbanos e da eficiência dos prestadores de serviços, de maneira a garantir o retorno dos financiamentos concedidos e conferir maior alcance social aos seus investimentos. Do ponto de vista metodológico, discutimos a articulação entre o fenômeno específico e sua articulação com a totalidade espacial, buscando compreender, a política em seu contexto territorial e temporal. Nesse sentido é que nossa base metodológica consistiu em estabelecer uma relação entre a teoria e prática: planejado e executado. Constatamos que em relação ao Pró-Transportes todos os investimentos foram efetivados, todavia, em relação ao PAC Mobilidade identificamos contratempos na elaboração dos projetos e não execução de obras previstas. Por exemplo, a construção dos quatro novos terminais de transbordo com investimentos previstos de R\$ 180 milhões deverá ser iniciada somente em 2015. Igualmente, o Centro de Controle Operacional de Gestão Integrada da Mobilidade Urbana somente em julho de 2014 surgiu a informação oficial de que o município esta

<sup>1</sup> Bolsista e Acadêmico do Curso de Ciências Econômicas da UFGD.

<sup>2</sup> Professor Orientador, lotada na Faculdade de Ciências Humanas - FCH/UFGD, e-mail: [adautosouza@ufgd.edu.br](mailto:adautosouza@ufgd.edu.br).

com recursos liberados para elaborar o seu estudo técnico e enviá-lo a Caixa Econômica Federal para apreciação e liberação final dos recursos. Parece-nos que tal fato seja explicado por cortes orçamentários do Governo Federal mas sobretudo por descontinuidades administrativas em Campo Grande, tendo em vista a cassação do prefeito eleito em 2012.

**PALAVRAS-CHAVE:** 1) Transporte coletivo urbano; 2) Mobilidade urbana; 3) Acessibilidade urbana.

## 1- INTRODUCAO

Este trabalho teve como objetivo geral analisar os Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana (**Pró-Transportes**) e o **PAC 2 – Mobilidade Grandes Cidades**, ambos, em execução através do Governo Federal, na cidade de Campo Grande (MS).

O Pró-Transportes é um programa do Ministério das Cidades que visa financiar o setor público e a iniciativa privada de infraestrutura de transporte coletivo urbano.

Por sua vez, o PAC 2 foi lançado em março de 2010, pelo então presidente Lula (Partidos dos Trabalhadores, gestão 2003/06 e 2007/2010) prevendo investimentos de R\$ 1,5 trilhão.

Constatamos que o PAC 2 mantém o foco em infraestrutura social e urbana, logística e energia que foram os eixos básicos do PAC 1 (2007/10). Falando na ocasião do seu lançamento, a então Ministra Chefe da Casa Civil, Dilma Roussef, argumentou:

*Para favorecer o acompanhamento e o controle social, decidimos desdobrá-los em seis subgrupos: PAC Cidade Melhor, PAC Minha Casa, Minha Vida, PAC Água e Luz para Todos, PAC Energia e PAC Transportes.<sup>3</sup>*

Para se habilitar a participar deste Programa o município deve atender os seguintes critérios: ser participante do grupo 1 (um) do Programa de Aceleração ao Crescimento (PAC 1)<sup>4</sup>; ter participações em reuniões do Programa e ter apresentado um pré-projeto para se habilitar no PAC 2 e possuir um contingente populacional entre 700 a 1 milhão de habitantes. A cidade de Campo Grande, atendeu todos os

---

<sup>3</sup>“PAC 2 – Investimento até 2014 é de R\$ 958,9 bilhões” In: [www.casacivil.gov.br](http://www.casacivil.gov.br) 29.03.10.

<sup>4</sup> Conforme apontado por Dantas (2011), no PAC 1, o Mato Grosso do Sul foi contemplado com R\$ 9,6 bilhões.

requisitos tendo sido incluída no Pró-Transportes e também no PAC 2, no subgrupo “PAC Mobilidade Urbana.”

De acordo com dados oficiais, o Estado de Mato Grosso do Sul deverá receber investimentos provenientes do PAC 2 que totalizam um pouco mais de R\$ 11,8 bilhões no quadriênio 2011/14, para serem distribuídos nos seis eixos, conforme demonstrado na Tabela 01.

**Tabela 01 – PAC 2 - INVESTIMENTOS – MATO GROSSO DO SUL**

EIXO	Empreendimentos Exclusivos		Empreendimentos de caráter regional		Subtotal (milhões R\$)
	2011 a 2014	Pós 2014	2011 a 2014	Pós 2014	
Transportes	1.828,35	-	930,16	872,00	3.630,51
Energia	4.618,84	-	1.881,84	38,50	6.539,18
Cidade Melhor*	220,01	156,75	-	-	376,76
Comunidade Cidadã	55,96	-	-	-	55,96
Minha Casa, Minha Vida*	945,34	57,48			1.002,82
Água e Luz para Todos*	225,48	38,01	-	-	263,49
<b>TOTAL</b>	<b>7.893,98</b>	<b>252,24</b>	<b>2.812,00</b>	<b>910,50</b>	<b>11.868,72</b>

Fonte: “Comitê Gestor do PAC 2” 29.03.2010 In: [www.planejamento.gov.br](http://www.planejamento.gov.br) \*Valores estimados para distribuição 2011 a 2014 e pós 2014.

Org.: Souza & Abreu, 2013 (projeto de pesquisa).

Conforme pode ser observado na tabela 1, para o Estado de Mato Grosso do Sul (com contratos que já começaram a ser assinados em dezembro de 2010) foram destinados investimentos para atender todos os 06 eixos programáticos. Portanto, um aporte considerável de recursos que produzirão novas materialidades no território trazendo como desdobramentos um conjunto de interações espaciais (Corrêa, 1997) que carecem de estudos.

Interessa ao escopo deste trabalho o eixo “Cidade Melhor” o qual tem o objetivo declarado de: *“Enfrentar os principais desafios das grandes aglomerações urbanas, propiciando melhor qualidade de vida.”*

É no bojo desse eixo de ação que se insere o Programa de Infra Estrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana (**Pró-Transportes**), concebido para propiciar o aumento da mobilidade urbana, da acessibilidade, dos transportes coletivos urbanos e da eficiência dos prestadores de serviços, de maneira a garantir o retorno dos financiamentos concedidos e conferir maior alcance social, com contrapartidas das

municipalidades.<sup>5</sup>

Nesse contexto, é que se justificou investigar as ações e os desdobramentos destes programas governamentais de transporte coletivo urbano e de mobilidade urbana na cidade de Campo Grande. Quais os desdobramentos espaciais decorrentes da implementação destes Programas na referida cidade? Enfim, confrontar analiticamente os objetivos propostos no interior do Programa, com as práticas efetivadas, identificando suas contradições no que foi planejado e executado.

Entendemos que o processo de implementação do PAC, em geral, e na cidade de Campo Grande, em particular, necessita ser analisado considerando a totalidade espacial. Segundo Carlos (1994, p.36): *“É possível detectar as leis gerais do processo de produção espacial a partir da análise de uma determinada parcela, desde que esta leve em conta a relação com a totalidade.”*

Com esse pressuposto metodológico, sustentamo-nos, numa visão de realidade, na qual os fenômenos são analisados em função do todo ao qual pertencem. Assim, do ponto de vista metodológico, no percurso desta pesquisa, discutimos a articulação entre as ações projetadas e executadas no setor de infraestrutura de transporte coletivo urbano e da mobilidade urbana em Campo Grande. E o PAC, como política nacional de desenvolvimento e de mobilidade urbana, permeados pelos dizeres dos sujeitos responsáveis por definir, executar e avaliar as ações e aqueles que foram contemplados.

A referida proposta decorre do modo de conceber historicamente e conceituar as políticas públicas. Ao discutir o mencionado conceito, Di Giovanni (2009) nos diz que o mesmo extrapola a idéia de que uma política pública se constitui unicamente uma intervenção do Estado numa situação social considerada problemática. Em suas palavras:

*“...penso a política pública como uma forma contemporânea de exercício do poder nas sociedades democráticas, resultante de uma complexa interação entre o Estado e a sociedade.”*

E segue:

*“Penso, também, que é exatamente nessa interação que se definem as situações sociais consideradas problemáticas, bem como as formas, os conteúdos, os meios, os sentidos e as modalidades de intervenção estatal.”*

Enfim, Di Giovanni (2009, p.19) propõe quatro diferentes ângulos para

---

<sup>5</sup>In: <http://www.cidades.gov.br>, acesso em 10/10/2011.

analisarmos as políticas públicas: 1 - estrutura formal, composta pela “teoria”, práticas e resultados; 2 – estrutura substantiva, composta pelos sujeitos, interesses e regras; 3 - estrutura material, expressa nos financiamentos, suportes, custos; e, 4 - estrutura simbólica, composta pelos elementos: valores, saberes e linguagens.

Argumenta o mencionado autor – com o qual concordamos – que prescinde considerar que a análise das políticas, por intermédio desta proposta, não se faz apenas por justaposição das informações relativas a cada uma das estruturas, mas principalmente pelas relações de mútuas interferências que se processam entre elas.

Definidos esses pressupostos metodológicos, utilizamos os seguintes procedimentos de pesquisa: incursões no sentido de levantar dados sobre as ações projetadas e seus objetivos, bem como as executadas ou não; levantamento de fontes bibliográficas que investigam a temática referente a mobilidade urbana; levantamento bibliográfico sobre o processo de urbanização em Campo Grande (MS); levantamento de documentos produzidos pelo Ministério do Planejamento e Ministério das Cidades, acerca dos projetos executados pelo PAC 2; levantamento de entrevistas concedidas – para a imprensa - por representantes da Agência de Transporte e Trânsito da cidade de Campo Grande (AGETTRAN); órgão encarregado da definição e execução dos projetos a serem executados; acompanhamento das avaliações trimestrais do PAC publicadas pelo Ministério do Planejamento e entrevistas com representantes das populações atendidas, igualmente concedidas nos órgãos de comunicação.

## **2 -DESENVOLVIMENTO (resultados e discussões)**

No Brasil, a Constituição de 1988 incumbiu o poder público da prestação dos serviços de transporte urbano de passageiros, direta ou indiretamente, por meio de concessões ou permissões.

Mais recentemente, já no Governo Dilma Rousseff estabeleceu-se a Política Nacional e Mobilidade Urbana, materializada através da lei de Mobilidade Urbana- Lei Nº 12.587/2012 –a qual obriga os municípios com mais de vinte mil habitantes a elaborarem seus Planos Diretores de Mobilidade Urbana até 2015.

Assim, as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana foram instituídas pela Lei no 12.587/12, para emprestar efetividade no grau infraconstitucional aos Artigos 21, XX, e 182, ambos da Constituição Federal. Ademais, como instrumento

da política de desenvolvimento, visa-se à integração entre os diferentes modais, a melhoria da acessibilidade e da mobilidade das pessoas e cargas nos municípios, para fazer frente à histórica defasagem na infraestrutura urbana, o que tem causado caos em grandes centros urbanos. Soma-se a isso o contínuo processo de encarecimento no deslocamento urbano, principalmente para a classe trabalhadora que depende, majoritariamente do transporte coletivo.

Nesse contexto, a Política Nacional de Mobilidade Urbana, diz a referida lei, tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do sistema nacional de mobilidade urbana, conjunto organizado e coordenado dos modos de transporte (rodoviário, ferroviário, etc.) de serviços e de infraestruturas que garantem os deslocamentos de pessoas e cargas nos municípios.

Tendo em vista as dificuldades enfrentadas pelos municípios brasileiros, o Ministério das Cidades, criado em 2003 (Governo Lula), passou a incentivar a construção de uma nova cultura de planejamento urbano no país e a fortalecer o apoio ao planejamento urbano dos municípios. Tal apoio é oportuno e necessário, pois embora o planejamento e a gestão territorial sejam de competência local, os municípios não estão plenamente preparados para exercer essa tarefa, visto que os problemas urbanos são de difícil solução, requerendo o apoio do Governo Federal e também dos Estados.

Das cidades de Mato Grosso do Sul, apenas duas têm plano municipal de transporte. Uma é Campo Grande e a outra é Bodoquena que foca no planejamento no transporte escolar. Conforme a pesquisa Perfil dos Municípios Brasileiros 2012, divulgada pelo IBGE, as outras 76 cidades não dispõem do planejamento específico.

No interior desse processo de definição de políticas de mobilidade urbana, a cidade de Campo Grande, hoje segundo o IBGE (2010) com uma população de aproximadamente um milhão de habitantes, exerce a condição de pólo de desenvolvimento regional desde o início dos anos de 1960 (Souza, 2003).

Ademais, segundo Boulegart (2000, p.358/9):

*No conjunto do estado, Campo Grande foi, sem dúvida, a cidade que mais catalisou o crescimento urbano e econômico, além de ter-se transformado em capital político-administrativa, (...). A modernização das áreas de cerrados, especialmente do Norte*

*do Estado, estabelecendo fluxos com Campo Grande e a transformação em capital político-administrativa, só fizeram ampliar a centralidade de suas funções, de modo que na década de 90, a cidade se tornou o maior centro de serviços do Estado. Transformou-se no local de moradia, não só, da maior parte dos proprietários rurais, como das camadas sociais de renda média que se aglutinaram no Estado. Ao mesmo tempo, passou a abrigar grande parte da força de trabalho desempregada do campo perambulante pelo corredor de exportação do Centro-Oeste, permeando, inclusive, cidades de porte médio e a metrópole do sistema urbano paulista. Nela se fixou também um forte contingente de trabalhadores eventuais e desempregados, especialmente após 1985.*

Nesse contexto, em Campo Grande, atualmente o transporte coletivo é operado por cinco empresas particulares em regime de concessão, totalizando 166 linhas e transportando uma média diária de 220 mil passageiros, o que corresponde à distância diária percorrida de 100 mil quilômetros.<sup>6</sup>

De acordo com informações da Agência Municipal de Transporte e Trânsito (Agetran), Campo Grande possui atualmente uma frota de 545 ônibus, sendo 48 articulados e 212 com câmera de vídeo. Estes veículos transportam mensalmente 6,196 milhões de passageiros, que utilizam um percentual de 72% de cartões eletrônicos para pagamento da passagem. A meta da Agência é atingir, até agosto de 2011, 100% de utilização do cartão.<sup>7</sup>

Nessa condição, a cidade apresenta um Sistema Integrado de Transportes (SIT) que permite ao passageiro sair do bairro de origem e chegar ao destino, passando ou não pela área central, pagando uma única passagem. O sistema conta com terminais ou estações de integração, que são locais de transbordo espalhados em vários pontos do perímetro urbano. Cada terminal está localizado estrategicamente em função das linhas que o alimentam. A entrada nos terminais só é permitida mediante pagamento de tarifa.

Segundo o Departamento de Trânsito do Estado de Mato Grosso do Sul a frota na Capital cresceu 90% nos últimos oito anos, de 240,6 mil, em 2005, para 457,1 mil em maio de 2013.<sup>8</sup>

Visando aprimorar/modernizar o processo de mobilidade urbana na cidade,

---

<sup>6</sup>“Transporte Coletivo” In.:[http://www.campogrande.ms.gov.br/agetran/canaisTexto?id\\_can=1014](http://www.campogrande.ms.gov.br/agetran/canaisTexto?id_can=1014), 25/07/2013.

<sup>7</sup>“Prefeito destaca projetos do programa de Mobilidade Urbana” In.:<http://www.capital.ms.gov.br/agetran/noticia>, 28/07/2011.

<sup>8</sup>“Caro e mais lento até do que bicicleta, ônibus perde 28% dos passageiros” In.:<http://www.campograndenews.com.br/cidades/capital> 19/07/2013.

a prefeitura de Campo Grande apresentou projetos que perfazem um montante de R\$338milhões, sendo R\$280 milhões relativos ao PAC – Mobilidade Grandes Cidades e R\$ 58 milhões, referentes ao Pró-Transportes, conforme Tabela02.

Tabela 02 - **Investimentos e programas de mobilidade urbana em Campo Grande (MS)**

<b>Obra prevista</b>	<b>Milhões (R\$)</b>
<b>PAC 2 – Mobilidade grandes cidades</b>	
Construção de cinco terminais	20,0
Reforma de sete unidades terminais	7,5
Construção de 68,4 km de corredores de transporte coletivo	160,0
Construção de 56 km de ciclovias	9,7
Modernização do sistema de controle eletrônico	4,5
Intervenções viárias	67,3
Construção de estações pré-embarque	9,5
<b>Subtotal</b>	<b>280,0</b>
<b>Pró-Transportes</b>	
Pavimentação asfáltica de linhas de ônibus	58,0
<b>Total de investimentos em Campo Grande</b>	<b>338 milhões</b>

Fonte: [www.cidades.gov.br](http://www.cidades.gov.br) acesso em 10.10.2011.

Constatamos que no final de junho de 2011, ocorreu uma audiência entre o então ministro das Cidades Mário Negromonte e prefeito da capital, Nelsinho Trad (PMDB), na qual o ministro afirmou a liberação dos recursos - se iniciaria em julho/2011, sendo R\$ 338 milhões referentes aos dois programas – Pró -Transporte – Corredores Estruturais e o PAC da Mobilidade Urbana.

## **2.1 - Contexto**

Dados apontam que historicamente o número de usuários do transporte coletivo em Campo Grande, caiu 28%. Os dados são da Agência Municipal de Transporte e Trânsito e apontam que em 1995, eram 90 milhões de usuários transportados, ao longo do ano. Em 2010, conforme a Agetran, as catracas registram 70 milhões de usuários.

O presidente do Fórum da Cidadania, Haroldo Borralho, acredita que neste transito cada vez mais “concorrido”, os ônibus se tornaram mais lentos e as viagens mais demoradas. *“Tudo está mais devagar, o passageiro prefere utilizar um transporte*



*que seja mais eficiente, a velocidade dos ônibus diminui a cada ano, por isso esta diminuição.”<sup>9</sup>*

A queda é atribuída por uma série de fatores. A insatisfação com a qualidade do transporte coletivo é uma delas, que gera diretamente outro motivo: a migração dos passageiros para o transporte individual, facilitado em financiamentos em redução de juros para a compra de carros e, sobretudo, motos. Falando sobre essa questão, João Resende, presidente da Associação das Empresas de Transporte Público de Campo Grande:

*Não é que o ônibus não seja confiável ou inseguro, é que em uma viagem que iria demorar 20 minutos, o passageiro leva 40 minutos para finalizar, isto é culpa do trânsito que está caótico, sem qualquer planejamento, a nossa estrutura não suporta o fluxo de veículos na atualidade.<sup>10</sup>*

Ainda em relação ao tempo perdido ao se utilizar o transporte coletivo, o pedreiro Odair da Silva destaca que demora metade do tempo para chegar ao centro da cidade utilizando sua bicicleta. Em suas palavras: *“De ônibus eu demoro 30 minutos do bairro Tiradentes até o centro, de bicicleta faço em 15 minutos, muito mais prático.”<sup>11</sup>*

Neste ínterim, o presidente do bairro Bosque da Esperança, Edson Barros, argumenta que é preciso que a concessionária de transporte coletivo urbano de Campo Grande priorize o conforto dos passageiros, que, segundo ele, sofrem com viagens longas, pois precisam ficar em pé nos veículos.<sup>12</sup>

Constatamos ainda que em dias de chuvoso, a falta de pontos cobertos revolta os usuários do transporte coletivo. Para minimizar o problema, os projetos do PAC Mobilidade pretendem construir 500 pontos cobertos na Capital.

Para quem depende todos os dias dos ônibus, enfrentar as intempéries do tempo é tarefa desafiadora. A doméstica Angélica Maria da Silva, 60 anos, mora no bairro Nova Lima e precisa ir até o Jardim dos Estados todos os dias.

---

<sup>9</sup> “Caro e mais lento até do que bicicleta, ônibus perde 28% dos passageiros”  
In.: <http://www.campograndenews.com.br/cidades/capital>, 19/07/2013.

<sup>10</sup> Idem.

<sup>11</sup> Idem.

<sup>12</sup> Idem.

Foto 1 – Aspecto de um ponto de ônibus em dia chuvoso.



(Foto: Marcos Ermínio in: [www.campograndenews.com.br](http://www.campograndenews.com.br))

Para embarcar de volta para casa, Angélica espera a condução na Rua Antônio Maria Coelho, em um ponto sem cobertura. Para ela: *“É um absurdo, se está sol a gente sofre e se chove também. Eu espero que eles cumpram a promessa e coloquem cobertura porque nós precisamos muito.”*<sup>13</sup>

Outro que testemunha o sofrimento de quem depende do transporte público é dono de uma oficina mecânica situada no bairro Tiradentes. Por estar em frente a um ponto sem cobertura, o toldo do comerciante se transforma em ponto improvisado. No interior desse processo, ele argumenta: *“As pessoas se protegem aqui na minha loja e é bem complicado. Quando chove forte, fica todo mundo amontoado até dentro da loja, eu vou me mudar daqui em breve e quero ver como vai ficar”*.<sup>14</sup>

Problema notadamente conhecido pelo governo federal aja visto que no programa semanal Café com a Presidente,<sup>15</sup> a presidenta Dilma Rousseff lembrou:

*Cada vez mais brasileiros estão tendo oportunidade de comprar o seu próprio carro. É sinal que a renda da população está melhorando e o país continua crescendo. Comprar seu próprio carro significa também ter um transporte para os dias de lazer, para que você possa passear com a sua família. Mas a solução do transporte nas grandes cidades está no investimento no transporte público de qualidade. Sem isso, as cidades se transformam em um caos.*

<sup>13</sup> “PAC da mobilidade prevê 500 pontos de ônibus cobertos na capital” In: <http://www.campograndenews.com>, 24/05/2014.

<sup>14</sup> Idem.

<sup>15</sup> “Dilma anuncia R\$ 30 bilhões para obras de transporte urbano”

In.: <http://oglobo.globo.com/pais/moreno/posts/2011/10/17/dilma-anuncia-30-bilhoes-para-obras-de-transporte-urbano-411640.asp>, 17/10/2011.

No Brasil, o aumento das tarifas de ônibus motivou os primeiros movimentos das manifestações públicas de junho de 2013. Posteriormente, estas se desdobraram em uma série de reivindicações que, a despeito de sua enorme diversidade, se concentraram na demanda por melhores serviços públicos. Desta forma, as reivindicações relativas à mobilidade urbana devem ser entendidas em conjunto e em sinergia com as demandas sobre temas como educação, saúde, reforma política, responsabilidade fiscal, dentre outros. É necessário, ainda, considerar explicitamente questões como o pacto federativo, papel do governo federal em um tema eminentemente municipal e metropolitano, e a progressividade das soluções propostas, tendo em vista o objetivo maior de beneficiar as classes menos favorecidas.

O aumento do preço e a baixa qualidade do transporte público estão relacionados ao recente aumento da frota de veículos privados, que provoca fortes externalidades negativas às cidades e, especificamente, ao transporte público por ônibus: aumento do custo e do tempo de viagem, além dos impactos sobre o meio ambiente e o número de acidentes que se acentuam na opção privada de transporte (Comunicado IPEA nº 161).

A resposta do governo federal às reivindicações das manifestações consiste na proposição de cinco pactos para a melhoria dos serviços públicos, dentre eles o pacto para a melhoria da mobilidade urbana. Este se baseia em três frentes principais:

- Melhoria da qualidade do transporte público;
- Redução de tarifas;
- Maior transparência e controle social

Ainda na tentativa de apresentar o panorama municipal da capital, identificamos que em maio de 2013, a coordenação da pré-campanha do deputado federal Vander Loubet (PT-MS) à Prefeitura de Campo Grande promoveu uma palestra para a militância petista com a diretora técnica da Empresa de Transporte Urbano de Fortaleza (Etufor), Calina Bertini. O evento teve como objetivo fomentar o debate em torno de soluções para a redução da tarifa de ônibus em Campo Grande – a terceira mais cara do País (R\$ 2,85), atrás somente de São Paulo (R\$ 3,00) e Florianópolis (R\$ 2,90). Segundo Vander Loubert:

*A verdade é que o transporte coletivo não é uma questão apenas de mobilidade urbana, também é inclusão social. Ano após ano o sistema campograndense vai perdendo passageiros por conta das altas tarifas e isso prejudica a parcela menos favorecida da*

*população, que deixa de usar o serviço por não poder pagar por ele. As pessoas estão sendo excluídas. Temos que caminhar no sentido oposto: o de promover a inclusão, o de permitir que o maior número de pessoas possa usar o serviço.*<sup>16</sup>

Os recursos aprovados em julho de 2011 vêm a solucionar antigos problemas estruturais e atender reivindicações populares. Neste tópico, apresentamos o panorama municipal de transporte acerca dos problemas decorrentes da notória conjuntura de Campo Grande.

## **2.1 - Pró-Transportes**

**O Pró Transporte** recebeu investimentos de R\$ 58 milhões e teve a meta de asfaltar 100% das linhas de ônibus da Capital beneficiando moradores de 30 bairros. Os recursos se destinam à implantação, drenagem, recuperação e requalificação de vias exclusivas para veículos de transporte coletivo, pontos de conexão entre linhas, abrigos nos pontos de parada, obras de acessibilidade de pedestre e ciclistas às vias, beneficiando 56 mil usuários diariamente e 200 mil indiretamente.

O programa é custeado com recursos do FGTS (Fundo de Garantia do Tempo de Serviço) e sua viabilização foi conseguida em 2011, pelo então prefeito Nelson Trad Filho, junto ao Conselho Monetário Nacional, que autorizou o empréstimo para execução da obra.

Destacamos que o mencionado prefeito confirmou a liberação dos recursos pelo Ministério das Cidades, no valor de R\$ 58 milhões. Segundo ele, Campo Grande terá, até o final de 2012, quase 100% das linhas de ônibus asfaltadas. Além disso, constatamos que a primeira liberação de recursos foi para o programa Pró-transporte. Tal projeto foi assim justificado pelo então Prefeito Nelson Trad Filho:

*Nossa prioridade é o transporte público em detrimento ao individual, pois não podemos deixar que Campo Grande chegue à situação de capitais como Rio de Janeiro, Belo Horizonte ou São Paulo, que enfrentam um verdadeiro caos no trânsito.*<sup>17</sup>

---

<sup>16</sup> “Transporte coletivo não é só mobilidade, é inclusão social também, afirma Vander” In: <http://www.midiamax.com.br/imprensa.php?id=799409>, 25/05/2012.

<sup>17</sup> “Prefeito confirma liberação de recursos do Pró-Transportes” In: [http://www.pmcg.ms.gov.br/cgnoticias/noticiaCompleta?id\\_not=12902](http://www.pmcg.ms.gov.br/cgnoticias/noticiaCompleta?id_not=12902), 30.06.2011.

O então prefeito destacou a importância das ciclovias que nos Estados Unidos e na Europa já são soluções alternativas para desafogar o excesso de veículo nas ruas e que contribuem para sustentabilidade e qualidade de vida. Em suas palavras:

*“Estamos investindo na construção de ciclovias e temos a nosso favor o relevo plano da cidade. Para isso, já temos várias ciclovias construídas e a previsão de uma integração modal de uma que passe pelos terminais de transporte urbano Morenã e Guaicurus, com objetivo de atender mais de 1.300 ciclistas”.*<sup>18</sup>

Na mesma ocasião, o ex-prefeito reforçou, ainda, que está previsto no projeto o asfaltamento de 100% das linhas de ônibus de Campo Grande, com sinalização de placas indicativas e sincronização semafórica (onda verde). *“A resposta que tivemos é que a primeira parte do recurso será liberada na semana que vem e já começaremos a execução das obras. Nossa intenção é dar um up grade no trânsito da cidade.”*<sup>19</sup>

Identificamos que no dia 16/08/2011 o ex-prefeito assinou Ordens de Início de Serviço para pavimentação, drenagem, ciclovias e recuperação de vias nas 30 regiões contempladas pelo Pró-Transporte, conforme Tabela 03.

<b>Tabela 03 - Regiões que receberão ordens de serviço para início de obras de pavimentação e drenagem nos corredores do transporte. Em 16/08/2011.</b>	
1. CTC – Jardim Noroeste	16. CTC – Danúbio Azul
2. CTC – Vivendas do Parque	17. CTC – Jardim Indianópolis
3. CTC – Inápolis (Indubrasil)	18. CTC – Portal do Panamá
4. CTC – Jardim das Nações	19. CTC – Vila Futurista
5. CTC – Nova Serrana / Serraville	20. CTC – Morada do Sol
6. CTC – São Conrado	21. CTC – Nova Jerusalém
7. CTC – Nova Campo Grande	22. CTC – Jardim Manaira
8. CTC – Parque Dallas	23. CTC – Residencial Barra da Tijuca
9. CTC – São Caetano	24. CTC – Vila Oeste
10. CTC – Jardim Beija Flor / Sírio Libanês	25. CTC – Jardim Vilas Boas

<sup>18</sup> “Prefeito confirma liberação de recursos do Pró-Transportes” In: [http://www.pmcg.ms.gov.br/cgnoticias/noticiaCompleta?id\\_not=12902](http://www.pmcg.ms.gov.br/cgnoticias/noticiaCompleta?id_not=12902), 30.06.2011.

<sup>19</sup> Idem.

11. CTC – Rancho Alegre II	26. CTC – Jardim São Pedro
12. CTC – Jardim Cerejeiras (margem direita)	27. CTC – Dona Dedé
13. CTC – Jardim Cerejeiras (margem esquerda)	28. CTC – Izabel Garden
14. CTC – Avenida Oceania	29. Pró-Transporte – Revitalização da Avenida Júlio de Castilhos
15. CTC – Jardim Ouro Preto	30. Pró-Transporte – Construção de Abrigos Metálicos para Pontos de Ônibus

**Fonte:** Prefeitura inicia 53 obras com mais de R\$ 100 milhões em investimentos In.: [http://www.prefeituradecampogrande.com.br/cgnoticias/noticiaCompleta?id\\_not=13444](http://www.prefeituradecampogrande.com.br/cgnoticias/noticiaCompleta?id_not=13444)

Na ocasião, o presidente da Associação dos Moradores do Residencial Arnaldino, bairro Cerejeiras I, Olímpio Rodrigues de Menezes, expressou a expectativa dos demais moradores: *“O residencial é novo, inaugurado no ano passado. A obra vai atender significativamente a nossa região, já que é uma rua longa e vai de uma ponta a outra. O asfalto vai trazer alegria e um pouco mais de conforto para a região.”*<sup>20</sup>

Com a entrega do asfalto no Jardim Noroeste, no final de março de 2012, identificamos que 98% das linhas de ônibus foram pavimentadas. De acordo com discursos oficiais, assim, objetivando melhorar as condições estruturais para incentivar o cidadão a utilizar o transporte coletivo. A conclusão destas obras compõe um processo que visa aumentar a velocidade dos ônibus de 16 km/h para 22/25 km/h.

## 2.2 - PAC Mobilidade das Grandes Cidades (Campo Grande)

O PAC Mobilidade Urbana previa inicialmente investimentos da ordem de R\$ 280 milhões. Entretanto após corte orçamentário ficou definido o montante de R\$ 180 milhões. Esse repasse se deu por convênio de transferência de recursos dos cofres da União para a Prefeitura.<sup>21</sup>

Do valor autorizado, R\$ 120 milhões são alocados por meio de financiamento contratado junto à Caixa Econômica Federal e R\$ 60 milhões é a contrapartida da União, verba a fundo perdido que não terá custo para o município. Campo Grande foi um dos 51 municípios brasileiros com mais de 700 mil habitantes que tiveram projetos

<sup>20</sup>“Buscar Nelsinho segue com autorizações de asfalto do Pró-Transporte” In.: [http://www.pmcg.ms.gov.br/cgnoticias/noticiaCompleta?id\\_not=13767](http://www.pmcg.ms.gov.br/cgnoticias/noticiaCompleta?id_not=13767), 16/08/2011.

<sup>21</sup> “Em Brasília, Nelsinho garante liberação de R\$ 338 milhões para Campo Grande” In: <http://www.campograndenews.com.br/politica/em-brasilia-nelsinho-garante-liberacao-de-r-338-milhoes-para-a-capital>, 29/06/2011.

habilitados no PAC2 da Mobilidade Urbana Grandes Cidades. No total serão investidos R\$ 32 bilhões, dos quais R\$ 22 bilhões são recursos do governo federal.

Constatamos que em 24 de abril de 2012, ocorreu a solenidade no Palácio do Planalto, com a presença da presidente Dilma Roussef, oportunidade em que foi assinada a Portaria que habilitou Campo Grande para receber R\$ 180 milhões que serão investidos em obras de mobilidade urbana. São intervenções que em buscam em dois anos melhorar a qualidade do transporte coletivo.<sup>22</sup> Segundo o então prefeito Nelson Trad Filho é o maior repasse que a capital receberá em toda a sua história.<sup>23</sup>

Evidenciamos em 30 de junho de 2011 que, ao analisar o projeto enviado pela Prefeitura, o Ministério das Cidades exigiu mudanças no transporte coletivo de Campo Grande para liberar recursos. Na ocasião o prefeito Nélon Trad Filho argumentou que: “Agora, os projetos em Brasília vão depender exclusivamente da Assetur [Associação das Empresas de Transporte Coletivo Urbano].”<sup>24</sup> Em segundo momento destaca:

*Este resultado de agora é o desfecho do esforço da nossa equipe técnica e exigiu medidas como a antecipação da conclusão do contrato de concessão do transporte, que este ano terá uma nova licitação, com dois anos de antecedência. O Ministério das Cidades exigiu um novo marco regulatório da exploração do serviço, para aprovar projeto.*<sup>25</sup>

Constatamos que em 26 de dezembro de 2011, foi publicada no Diário Oficial de Campo Grande a lei que autoriza o Poder Executivo a contratar o empréstimo de R\$ 120 milhões com a Caixa Econômica Federal, relativo ao programa de mobilidade do PAC II. Como já mencionado, o texto anuncia o projeto de construção de quatro novos terminais de transporte coletivo urbano na Capital.<sup>26</sup> Os outros 60 milhões (do montante de 180 milhões previstos) serão custeados pelo Governo Federal a fundo perdido.

O Projeto de Mobilidade Urbana contempla a construção de quatro novos terminais de transbordo; 41 terminais de embarque pré-pago; abertura de 58,7

---

<sup>22</sup> “Dilma assina portaria de mobilidade urbana e garante maior repasse da história de Campo Grande” In: [http://capital.ms.gov.br/cgnoticias/noticiaCompleta?id\\_not=17270](http://capital.ms.gov.br/cgnoticias/noticiaCompleta?id_not=17270), 24.04.2012.

<sup>23</sup> Idem.

<sup>24</sup> “Ministério exige mudanças de R\$40 mi no transporte coletivo da capital” In: <http://www.campograndenews.com.br/cidades/capital/ministerio-exige-mudancas-de-r-40-mi-no-transporte-coletivo-da-capital>, 30/06/2011.

<sup>25</sup> “Dilma assina portaria de mobilidade urbana e garante maior repasse da história de Campo Grande” In: [http://capital.ms.gov.br/cgnoticias/noticiaCompleta?id\\_not=17270](http://capital.ms.gov.br/cgnoticias/noticiaCompleta?id_not=17270), 24.04.2012.

<sup>26</sup> “Empréstimo de 120 milhões será destinado a construção de quatro terminais em Campo Grande” In: <http://www.campograndenews.com.br/transito/emprestimo-de-r-120-milhoes-sera-destinado-a-construcao-de-4-terminais>, 26.12.2011.

quilômetros de corredores exclusivos de transporte, 500 abrigos de ônibus, além da construção de um viaduto (na rotatória das avenidas Olavo Vilela Andrade e Gury Marques) e intervenções viárias em três cruzamentos.

### **2.2.1 - Principais Obras**

**O terminal Cafezais** será construído no canteiro central da Avenida Gury Marques. Atenderá em média 17 mil passageiros por dia. Receberá passageiros das linhas Cafezais/centro (antiga Moreninhas/Shopping); Cafezais/Expresso; Cafezais/Aero Rancho; Santa Felicidade; Paulo Coelho Machado; Centro Oeste/Uirapuru; Bálsamo/Centro Oeste; Enersul; Residencial Homex e Moreninhas 3 e 4.

**O terminal Tiradentes** está projetado para a Avenida Ministro João Arinos esquina com a rua Cacildo Arantes. Deve receber 23 mil usuários diariamente, que utilizam as linhas Arnaldo Estevão Figueiredo; Tiradentes/São Francisco (nova); Nova Bahia/Morenã; TVE/Uniderp; Guaicurus; Mansur; Nicomedes/Tiradentes; Damhas; Maria Aparecida Pedrossian; Vivendas do Parque; Noroeste; Noroeste-B; Parque dos Poderes; Maria Aparecida/Parque dos Poderes e Leon Denizart Corte.

**O terminal Parati** será construído na Rua Inúbia Paulista (atual Rio Orange) com a rua da Divisão. Vai receber em média 16 mil usuários diariamente das linhas Parati/centro; Parati/Norte/Aero Rancho/Parati/Morenã; Guaicurus/Parati/Aero Rancho; Marcos Roberto, Bandeiras, Centenário e Iracy Coelho.

**O terminal São Francisco** para atender a região Noroeste da cidade será construído na avenida Tamandaré com a avenida Dom Aquino Barbosa. Vai receber diariamente 20 mil usuários das linhas Arnaldo Estevão Figueiredo; São Francisco/Tiradentes; São Francisco/Bandeirantes; Júlio de Castilho/Nova Bahia; Júlio de Castilho/UCDB; Seminário; Lagoa da Cruz; UCDB/Centro; UCDB/General Osório; Marli/Santa Luzia/Nasser; Santa Luzia/Nasser; Tia Eva; Cabreúva/José Abrão; Santa Carmélia/Shopping; Santa Carmélia e Planalto/Carmélia.

**O terminal Morenã** (que tem 960 metros quadrados de área construída) ganhará mais 480 metros quadrados. Receberá uma nova cobertura com um sistema de captação das águas pluviais. O terminal (corredor sul) recebe hoje 45 mil passageiros



por dia. A cidade tem outros sete terminais, cada um com movimento diário de 30 mil usuários.<sup>27</sup>

**Corredores exclusivos de ônibus articulados**, um dos projetos de maior importância no PAC da Mobilidade Urbana: os corredores exclusivos de ônibus articulados, com linhas de veículos leves sobre pneus. Com tal intervenção busca-se ganhar velocidade no trânsito: os ônibus devem passar de 16 km/h para 22 a 25 km/h.

Sobre os corredores do transporte coletivo, o Ministério quer aumento de 20% da frota, com mais veículos articulados, além de sistema de gerenciamento dos veículos com implantação de GPS, e informação ao usuário via celular. *“As mudanças vão custar R\$ 40 milhões. O prefeito já informou a Assetur e espera a resposta por escrito. Ele já adiantou que não vai aceitar que se mexa com [valor] da tarifa.”*<sup>28</sup>

Outra exigência se refere à implantação de um sistema para controle *on-line* da operação do sistema de transporte coletivo da cidade, a informação é de que funcionará na antiga sede da Agência Municipal de Transporte e Trânsito, no bairro Amambaí, com duas centrais. Uma vai monitorar o transporte e a outra, os pontos de maior movimento do trânsito. Vão ser investidos R\$ 3 milhões do Programa Mobilidade Urbana e R\$ 7 milhões virão do Pró-Transporte para montar essas duas estruturas. Nas palavras do então diretor da AGETTRAN, Rudel Trindade Jr:

*Com esta central, teremos condições de acompanhar praticamente em tempo real o número de ônibus que as empresas colocaram em circulação em cada linha. No caso de superlotação ou atraso em determinado horário, por exemplo, em decorrência de problemas mecânicos num veículo, da central, a fiscalização terá condições de determinar o reforço da frota ou requisitar ônibus reservas.*<sup>29</sup>

Este trabalho é feito praticamente manualmente por fiscais da agência, num processo que trava tomada de decisões rápidas porque depende de relatórios. Como os veículos terão GPS e ao longo dos corredores serão instalados sensores, além de câmeras em 35 cruzamentos, a Agetran terá condições reais para saber a frequência dos ônibus.

---

<sup>27</sup> “Novos terminais vão receber 86.100 usuários por dia com investimentos de 12,2 milhões” In: [http://capital.ms.gov.br/cgnoticias/noticiaCompleta?id\\_not=17242](http://capital.ms.gov.br/cgnoticias/noticiaCompleta?id_not=17242), 24.04.2012.

<sup>28</sup> “Ministério exige mudanças de R\$40 mi no transporte coletivo da capital” In: <http://www.campograndenews.com.br/cidades/capital/ministerio-exige-mudancas-de-r-40-mi-no-transporte-coletivo-da-capital>, 30/06/2011.

<sup>29</sup> “Mobilidade: prefeitura terá controle online do transporte coletivo” In: [http://capital.ms.gov.br/cgnoticias/noticiaCompleta?id\\_not=17263](http://capital.ms.gov.br/cgnoticias/noticiaCompleta?id_not=17263), 24.04.2012.

## 2.2.2 - Avaliando os Projetos Aprovados

Em setembro de 2011, o então prefeito Trad Filho (PMDB), argumentou que:

*O resultado foi positivo, não viabilizamos tudo que pedimos por causa das limitações financeiras do Governo Federal, mas com os R\$ 180 milhões implantamos o projeto integrado de Mobilidade Urbana, com um ganho significativo para o Transporte Urbano de Campo Grande.<sup>30</sup>*

Vale lembrar que, com a viabilização do PAC da Mobilidade Urbana, o governo Trad defendia que Campo Grande passa a cumprir todas as condições impostas pela FIFA e pela CBF para ser uma das subsedes da Copa do Mundo, restando apenas o estádio. Portanto, ele trabalhava naquele contexto histórico com a candidatura da cidade para sediar jogos da Copa do Mundo.<sup>31</sup>

Campo Grande esperava receber R\$ 280 milhões, houve cortes orçamentários que reduziu o montante para R\$ 180 milhões. Assim, evidenciamos que durante a reunião no Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão (MPOG), o secretário do PAC do Ministério do Planejamento (Maurício Muniz) anunciou que o governo dispõe de pouco mais da metade do que as demandas. Foram cadastrados projetos que custariam mais de R\$ 30 bilhões, mas o PAC da Mobilidade Urbana tem R\$ 18 bilhões.<sup>32</sup>

Os vetos dos projetos solicitados pela Prefeitura, isto é, os cortes que o MPOG efetuou foram nas ciclovias, reformas de terminais, abrigos de ônibus e intervenções no sistema viário fora dos corredores.<sup>33</sup>

Mesmo com o corte orçamentário nas ciclovias constatamos que em 23 de dezembro de 2012, com mais de 7 km de extensão, a ciclovia da Avenida Afonso Pena, foi inaugurada pelo prefeito Nelson Trad Filho (PMDB). A pista recebeu o nome do

---

<sup>30</sup> “Campo Grande vai receber 180 milhões para mobilidade urbana” In: [http://www.pmcg.ms.gov.br/cgnoticias/noticiaCompleta?id\\_not=14477](http://www.pmcg.ms.gov.br/cgnoticias/noticiaCompleta?id_not=14477), 30.09.2011.

<sup>31</sup> Idem.

<sup>32</sup> “Nelsinho viabiliza 180 milhões para o transporte coletivo na capital” In: <http://www.campograndenews.com.br/politica/nelsinho-destrava-r-180-milhoes-em-audiencia-com-ideli-salvatti-em-plena-6>, 30.09.2011.

<sup>33</sup> Idem.

dono da primeira bicicletaria da cidade, Francisco Leal Junior, também precursor das competições ciclísticas no município.<sup>34</sup>

Com mais um trecho entregue, Campo Grande soma 86 quilômetros de vias destinadas ao tráfego de bicicletas.

Segundo o prefeito, Campo Grande ocupa hoje a quinta posição entre as cidades do país no que se refere a quilometragem de ciclovias. A obra teve investimento da administração municipal no valor de R\$147 mil, com recursos oriundos do PAC 2 da Mobilidade Urbana.<sup>35</sup>

### 2.2.3 - Questão política

Ao que nos parece questões de ordem política ou mesmo burocráticas influenciam no andamento das obras cujos projetos tiveram origem na gestão de Nelsinho Trad (PMDB). As intervenções previstas pelo PAC da Mobilidade Urbana e do PAC da Pavimentação<sup>36</sup> não saíram do papel em 2013.

Para garantir o início das obras em 2014, o Governo Federal resolveu agilizar o tramite dos projetos. Por exemplo, possibilitou abrir o processo licitatório sem a apresentação de projeto executivo. Entretanto a nova previsão – para Campo Grande - é de que as obras comecem em abril de 2015.

Das diversas vias públicas que seriam recapeadas, passaram por obras apenas as avenidas Bandeiras e Spipe Calarge.<sup>37</sup>

De acordo com o secretário municipal de Infraestrutura, Transporte e Habitação, Semy Alves Ferraz, o processo de elaboração do projeto à ser encaminhado para a Caixa Econômica Federal é lento, por isso o início das obras devem ocorrer somente no

---

<sup>34</sup> “Ciclovias é entregue e cidade passa de 80 km de vias para bicicletas” In: <http://www.campograndenews.com.br/cidades/capital/ciclovias-e-entregue-e-cidade-passa-de-80-km-de-vias-para-bicicletas>, 23.12.2012.

<sup>35</sup> Idem.

<sup>36</sup> Obras de pavimentação e qualificação de vias por meio da implantação de pavimentação nova em vias existentes ou recapeamento destas, incluindo a infraestrutura necessária para sua plena funcionalidade, tal como: sistema de drenagem de águas pluviais, redes de abastecimento de água e coleta de esgoto, passeios com acessibilidade, sistemas cicloviários, medidas de moderação de tráfego, sinalização viária e elementos que promovam a acessibilidade universal. Integra o PAC da Mobilidade, entretanto, seus desdobramentos não serão abordados neste trabalho

<sup>37</sup> “Bernal parou Campo Grande e só conseguiu inaugurar 1 das 111 obras” In: <http://www.campograndenews.com.br/cidades/capital/bernal-parou-campo-grande-e-so-conseguiu-inaugurar-1-das-111-obras>, 30/12/2013.

próximo ano. Segundo ele: *“Temos que fazer todo um estudo. Verificar as áreas que teremos que desapropriar e as outras que teremos que indenizar. E isso leva tempo.”*<sup>38</sup>

De qualquer modo, é importante destacar que tais projetos, notadamente aqueles de longo prazo não terminariam na gestão de Trad.

No interior dessa polêmica, constatamos que a Prefeitura na gestão Bernal<sup>39</sup>, em 2013, argumentava que, por meio do PAC 2, estavam sendo investidos em Campo Grande R\$ 243 milhões para a implantação de sinalização viária, modernização semafórica, execução de pontes e passarelas, abrigos de ônibus e ciclovia.<sup>40</sup> Na visão da diretora-presidente da Agência Municipal de Transporte e Trânsito (Agetran), Kátia Castilho, a cidade de Campo Grande já conta com boa estrutura de malha viária. *“O que estamos solicitando é uma melhoria na infraestrutura para corredores exclusivos de ônibus e a criação de mais terminais alimentadores”*.<sup>41</sup>

No interior desse processo, constatamos que em 8 de agosto de 2013, o então prefeito Alcides Bernal (PP) pediu R\$ 570 milhões para aplicar em mobilidade urbana em Campo Grande. Após onda de manifestações sociais ocorridas em junho de 2013, a presidenta Dilma Roussef decidiu priorizar o setor e, em reunião com governadores e prefeitos de todo o país, anunciou investimento de R\$ 50 bilhões.<sup>42</sup>

Na lista de projetos, está a reivindicação de R\$ 380 milhões para construir na região do Terminal Guaicurus até o Aeroporto Internacional de Campo Grande, passando pela Orla Morena, um VLT (Veículo Leve sobre Trilhos). O plano é aproveitar os trilhos de antigo trajeto de trem para realizar a obra.<sup>43</sup>

A vantagem reside no fato de não precisar desapropriar a área, mas o problema é o alto custo do investimento. Estudos indicam gastos entre R\$ 30 milhões a R\$ 50 milhões por quilômetro. A idéia é instalar o veículo leve em trajeto de 13 quilômetros.

---

<sup>38</sup>“Construção de novos terminais deve ser iniciada somente em 2015”

In: <http://www.campograndenews.com.br/cidades/capital/construcao-de-novos-terminais-deve-ser-iniciada-somente-em-2015>, 05/08/2014.

<sup>39</sup>Radialista e advogado, sua carreira política iniciou em 2004 quando foi eleito vereador pelo PMN. Em 2008 foi reeleito vereador pelo PP. Já em 2010 ganhou nas urnas para deputado estadual. Foi eleito prefeito em 2012, em segundo turno, também pelo PP. E foi cassado após um ano e dois meses de mandato.

<sup>40</sup>“Campo Grande solicita 40 milhões para investir em mobilidade urbana” In: <http://www.planejamento.gov.br/conteudo.asp?p=noticia&ler=10072>, 06/08/2013.

<sup>41</sup>“Campo Grande solicita 40 milhões para investir em mobilidade urbana” In: <http://www.planejamento.gov.br/conteudo.asp?p=noticia&ler=10072>, 06/08/2013..

<sup>42</sup>“Bernal pede a Dilma R\$ 570 milhões para investir em mobilidade” In: <http://www.campograndenews.com.br/cidades/capital/bernal-pede-a-dilma-rs-570-milhoes-para-investir-em-mobilidade>, 14/08/2013.

<sup>43</sup> Idem.

Segundo o secretário de Infraestrutura, Transporte e Habitação, Semy Ferraz, também foi apresentado projeto para construir viaduto na Via Parque entre a Avenida Mato Grosso. O investimento seria de R\$ 30 milhões.<sup>44</sup>

Outra proposta é realizar a Central de Monitoramento e Gestão da Mobilidade, com investimento de R\$ 70 milhões. O projeto prevê a instalação de um sistema de inteligência no trânsito da Capital. Nas palavras de Semy Ferraz: *“Por meio da central seria possível planejar o tempo dos semáforos e definir prioridades”*.<sup>45</sup>

Com o sistema, daria para medir o tráfego nas principais vias e determinar *onda verde* nos lugares que mais precisar. Argumenta o citado secretário: *“Poderíamos priorizar os corredores de transporte coletivo para os ônibus não pegar sinal fechado”*.<sup>46</sup>

Além disso, a prefeitura pediu R\$ 70 milhões para pavimentar 100 quilômetros de vias de ligação aos bairros. Na lista, figuram ruas como a Spipe Calarge, Itamaracá, Euler de Azevedo, Mascarenhas de Moraes, Marquês de Lavradio, Tiradentes, entre outras. Por último, Bernal solicitou R\$ 20 milhões para investir em sinalização.

Acerca de uma pactuação com os vários setores da sociedade, que busque transformações no cenário da mobilidade urbana, não há notícias de que se esteja avançando. Constatamos, que houve uma tentativa do prefeito Alcides Bernalde transformar a Agência de Transporte e Trânsito (AGETTRAN) em Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana com o escopo de ampliar sua atuação e, ao mesmo tempo, evita-se o sobreposição de uma pasta sobre outra.<sup>47</sup> Observa-se que exista aspectos de ordem administrativos que justifique o atraso nas obras, seja o fato de que no interior do governo municipal há uma secretaria que projeto e outra que executa o trabalho.

### 3 - CONSIDERAÇÕES FINAIS

O transporte urbano é um serviço público que afeta direta ou indiretamente as atividades da sociedade. A sua influência pode ser notada tanto no deslocamento das

---

<sup>44</sup> “Bernal pede a Dilma R\$ 570 milhões para investir em mobilidade” In: <http://www.campograndenews.com.br/cidades/capital/bernal-pede-a-dilma-rs-570-milhoes-para-investir-em-mobilidade>, 14/08/2013.

<sup>45</sup> Idem.

<sup>46</sup> Idem.

<sup>47</sup> “Bernal estuda criar mais uma secretaria para gerir PAC da mobilidade” In: <http://www.campograndenews.com.br/politica/bernal-estuda-criar-mais-uma-secretaria-para-gerir-pac-da-mobilidade>, 25/02/2014.

peças para o trabalho, o estudo, o lazer, como na circulação de bens e mercadorias. De bem imprescindível, o transporte público foi se transformando em um serviço oneroso e deficiente para as pessoas que dele dependem cotidianamente. A capital sul-matogrossense caminha para se transformar em um espaço para a circulação prioritária do transporte individual, para os grandes congestionamentos ficando à mercê de prejuízos sociais e econômicos.

É necessário mudar as lógicas impostas para a regulação, prestação e consumo desse serviço essencial, recaindo na idéia de um efetivo pacto pela mobilidade. Que se traduz nas soluções elaboradas por políticas *públicas*, advindas do governo federal, de reivindicações populares já com amplo grau de aceitação e legitimidade e de conhecimento técnico.

Entendemos que os investimentos em infraestruturas são de extrema importância e respondem em parte ao contexto aqui exposto. Assim reconhecemos que os investimentos no sistema de transporte se fazem necessários para melhorar as condições gerais de mobilidade, conforto e segurança reduzindo, sobretudo, o tempo gasto no transporte, o que implica redução de custos, maior atratividade do sistema, mudando o ciclo vicioso que vem, historicamente, degradando o sistema de transporte coletivo e, enfim, instalando elementos que propiciem a alteração para um ciclo virtuoso.

Além de melhorar a mobilidade urbana nas áreas atingidas pelas obras, os projetos Pró-Transporte e PAC Mobilidade pretendem atrair maior número de pessoas a utilizarem o ônibus e, passar a oferecer mais conforto e segurança aos usuários. Com a ativação dos corredores e demais obras projetadas/executadas, os ônibus farão o deslocamento pelas novas vias, o que contribuirá para diminuir o engarrafamento e melhorar o fluxo nas principais vias de Campo Grande.

Em Campo Grande no que se refere aos encaminhamentos das obras, no Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana – Pró-Transporte – constatamos que as obras foram executadas respeitando prazos e projetos. Já no PAC Mobilidade Grandes Cidades, aparentemente, o andamento das obras está bastante atrasado em virtude de percalços de toda ordem, sobretudo no encaminhamento dos projetos técnicos decorrente das descontinuidades administrativas no município. Parece-nos que a cassação do prefeito interferiu no andamento dos processos.

#### 4 - REFERENCIAS

- BOULEGART, C. *Mato Grosso do Sul e Campo Grande: articulações espaço-temporais*. Presidente Prudente: Unesp, tese, 2000.
- BRASIL. Governo Federal. *Programa de Aceleração do Crescimento 2007-2010*. Brasília: Presidência da República, 22 de janeiro de 2007.
- BRASIL. Secretaria de Comunicação Social da Presidência da República. *Mato Grosso do Sul. PAC – Programa de Aceleração do Crescimento*. Brasília: julho de 2008.
- CARLOS, A.F.A. A (re)produção social do espaço urbano. São Paulo: Edusp, 1994.
- CORREA, R. L. “Interações espaciais” In: CASTRO, I.E.; GOMES, P.C.C. & CORREA, R.L. (Orgs.). *Explorações geográficas*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997.
- DANTAS, D. S. *Ações e desdobramentos do PAC na cidade de Dourados*. Dourados: UFGD, dissertação de mestrado, 2011.
- DI GIOVANNI, G. *As estruturas elementares das políticas públicas*. Campinas: NEPP/Unicamp, 2009. Cadernos de pesquisa nº 82
- Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2010). *Sinopse do Censo Demográfico 2010*.
- SANTOS, M & SILVEIRA, M. L. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. Rio de Janeiro: Record, 2001.
- SOUZA, A. O. *A estratégia da implantação de pólos industriais como instrumento de desenvolvimento e sua aplicabilidade em Mato Grosso do Sul*. São Paulo: USP, tese, 2003.
- SOUZA, A. O. *Mato Grosso do Sul no contexto dos novos paradigmas de integração e desenvolvimento*. Dourados: Ed. UFGD, 2008.
- VASCONCELLOS, E. A; CARVALHO, C.H.R & PEREIRA, R.H.M. “Transporte e mobilidade urbana” In: IPEA. *Texto para discussão Cepal/IPEA, nº 34*. CEPAL/IPEA, 2011.