



4º Encontro Internacional de Política Social
11º Encontro Nacional de Política Social
Tema: Mobilidade do capital e barreiras às migrações:
desafios à Política Social
Vitória (ES, Brasil), 6 a 9 de junho de 2016

Eixo: Democracia, participação e movimentos sociais.

ATUAÇÃO DO CONSELHO MUNICIPAL DE TRANSPORTE DE BELÉM (PA)¹

Olinda Rodrigues da Silva²
Jefferson Franco Rodrigues³

Resumo

O objetivo deste artigo é analisar a atuação Conselho Municipal de Transporte de Belém-PA na perspectiva da participação e do controle social na política de transporte e de mobilidade urbana no período de 2005 a 2015. A fim de alcançar este objetivo, foi realizada a pesquisa bibliográfico-documental e de campo. Verificou-se assim, que o CMTB apresentou-se como um espaço de caráter limitado e restrito. As dificuldades que se estabeleceram entre os sujeitos com interesses divergentes interferiram na atuação e qualidade da representação dos conselheiros, fragilizando o exercício de fiscalização e controle social.

Palavras-chave: Participação. Controle social. Conselho. Transporte. Mobilidade urbana.

PERFORMANCE OF THE MUNICIPAL COUNCIL OF TRANSPORT IN BELÉM/PA.

Abstract

The purpose of this article is to analyze the performance of Transport Municipal Council of Bethlehem-PA in terms of participation and social control in transport policy and urban mobility in the period from 2007 to 2015. In order to achieve this goal, the bibliographic search-field and documentary. It was found that the CTMB introduced himself as a character space limited and restricted. The difficulties who settled among the subjects with divergent interests interfered with performance and quality of representation of Councillors, handicapping the exercise of supervision and social control.

Keywords: Participation. Social control. Council. Transport. Urban mobility.

1. INTRODUÇÃO

Atualmente no Brasil a democratização das relações entre Estado e sociedade é uma realidade concreta ao nível formal, porém recente, necessitando de investimentos a fim de lograr diálogos entre os diversos sujeitos sociais que disputam interesses no âmbito das políticas de Estado. Nas cidades brasileiras esse debate e desafio vêm se constituindo bem antes da promulgação da Constituição Federal de

¹ Este artigo é fruto dos principais resultados dos projetos de pesquisas intitulados “Conselhos de Políticas Urbanas e Movimentos Sociais: a ação dos sujeitos da participação e do controle social nas políticas urbanas na Região Metropolitana de Belém (RMB)”, aprovado no CNPq edital nº 14/2012 – Universal.

² Docente da Faculdade de Serviço Social e Coordenadora do Grupo de Estudos e Pesquisas em Gestão, Planejamento e Democratização de Políticas Públicas na Amazônia (GESPLAM). E-mail: <lyndarodrigues@uol.com.br>.

³ Discente do curso de Serviço Social da UFPA, Bolsista de Iniciação Científica do Grupo de Estudos e Pesquisas em Gestão, Planejamento e Democratização de Políticas Públicas na Amazônia (GESPLAM). E-mail: <jefferson.franco@hotmail.com>.

1988. Mais especificamente através do ideário da Reforma Urbana pela via dos princípios do: direito à cidade, gestão democrática da cidade e função social da propriedade.

Notadamente que, o fato da participação estar legitimada em lei, não necessariamente e imediatamente materializa mudanças e transformações. Apesar dos avanços em termos de legislação e de algumas experiências bem sucedidas, a garantia efetiva do direito de participar do planejamento e gestão das ações estatais vem sendo questionada em varias cidades brasileiras e por grupos que não se sentem incluídos nesse sistema de direitos constitucionais.

Realidade esta que foi colocada em xeque a partir das Jornadas Junho de 2013 quando à política de transporte e mobilidade urbana tornou-se um dos temas centrais dos protestos. Em Belém, este cenário não fora diferente, com a direção do Movimento Passe Livre (MPL) as principais ruas da cidade viraram palcos de lutas e resistências dos atores sociais reivindicando em seu primeiro momento a qualidade, eficiência e gratuidade do transporte público coletivo.

Assim, é dentro desse contexto que este artigo apresenta uma reflexão sobre a experiência da participação e do controle social no Conselho Municipal de Transporte de Belém (CMTB) no período de 2005 a 2015. A escolha inicial em analisar o este conselho por considerar que eles vêm na esteira de um processo de luta dos movimentos sociais em intervir na política de Transporte e Mobilidade Urbana e na agenda governamental, que por um longo período de tempo ficou sob a responsabilidade do governo.

2. MATERIAIS E MÉTODO.

O artigo fundamenta-se na teoria social proposto por Karl Marx o materialismo histórico-dialético, esta teoria é comprometida em desvelar o imediatamente posto, revelar suas particularidades na totalidade da vida social. O método de procedimento é o histórico, no qual, possibilita estudar as origens dos acontecimentos passados e explicar os seus reflexos na atualidade. E, o método utilizado para compreender a realidade estudada é o dialético. Este permite analisar e dar ênfase as contradições da realidade, numa perspectiva histórica, possibilitando a compreensão da realidade socioeconômica.

A fim de alcançar este objetivo este trabalho se propôs realizar uma pesquisa bibliográfica-documental a partir de uma abordagem qualitativa e quantitativa. Sendo realizada através da literatura regional e nacional, sobre o tema abordado, em artigos, livros, revista, etc. E documental em atas das reuniões dos Conselhos, regimento interno, leis, planos, projetos com o intuito de resgatar informações acerca dos conselhos de políticas urbanas, com o objetivo de conhecer a sua organização e estrutura, bem como, as discursões e as deliberações realizadas nos Conselhos.

O trabalho de campo foi realizado através de técnicas como: observação, questionário e entrevistas. E a amostra será qualitativa de corte intencional. Os dados serão examinados a partir da análise de conteúdo. Com esta técnica serão observados os seguintes itens: a) quem são os participantes dos conselhos que assumem os espaços de debate e deliberações? b) qual a noção de participação e controle que se materializa nos discursos dos conselheiros? c) Quais os espaços alternativos de participação e controle para estabelecer o diálogo com os representantes pelo conselho?

3. FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA.

3. 1. PARTICIPAÇÃO E CONTROLE SOCIAL NAS POLÍTICAS SOCIAIS E PÚBLICAS.

No Brasil o debate sobre a participação da sociedade na gestão pública do Estado voltou à tona com o período de redemocratização do país que resultou na consolidação da Constituição Federal de 1988. No período de redemocratização do país, a sociedade civil passou a se organizar/mobilizar junto aos movimentos sociais, as Bases da Igreja Católica, as associações de moradores, sindicalistas, etc. Constitui-se desta forma nos anos 70/80 um processo de reivindicação, expressão e luta. Os “[...] novos atores sociais e políticos, que não só lutavam por políticas públicas que os atendam, mas por serem reconhecidos como sujeito [...]” (TEIXEIRA, 2001, p. 22).

Os objetivos das lutas sociais visavam construir novas formas de encarar o Estado, visando mudar as regras do controle social e de alterar a forma de fazer política no país. O fim do regime militar e a volta das eleições livres, com legítimos representantes da sociedade civil, eram os objetivos centrais de todas as ações (GONH, 2012, p. 53). A luta resultou na promulgação da CF/1988 que trouxe avanços sociais importantes como os mecanismos de controle democrático – Conselhos e Conferência –

que a sociedade civil pode exercer o controle das políticas públicas a nível nacional, estadual e municipal.

Para Raichelis e Wanderley (2004, p. 7) a pesar das políticas públicas e sociais serem de responsabilidade do Estado, faz-se necessária uma relação de reciprocidade entre governo e sociedade. É neste aspecto que a participação se caracteriza como fundamento da gestão democrática, porque desempenha papel relevante na esfera pública já que, “[...] a participação ativa da sociedade civil nos processos de definição e controle da sua execução é fundamental para a consolidação da sua dimensão efetivamente pública”.

Desta forma, a participação social consiste em formas diferenciadas de expressão e ação, dependendo dos objetivos que se quer alcançar e dos contextos a que se inserem. Como elemento da relação social, de uma realidade contraditória, a participação envolve vários atores que visam fazer valer seus direitos, interesses, aspirações e valores, de modo que construam suas identidades e seus direitos, nos diferentes espaços públicos. Segundo Bordenave (1983) participação vem da palavra parte, isto é, participação é fazer parte, tomar parte ou ter parte no processo.

Significando que não basta apenas estar em um grupo, tem que ter o sentimento de pertencimento a este mesmo grupo. [...]. Ou seja, participar é acima de tudo estar inteiro no seu local de pertencimento, de identificação, agindo para o melhoramento e crescimento em prol do grupo, uma ideia, um ideal a ser perseguido. (BORDENAVE, 1983, p. 21)

A participação no âmbito da vida pública não tem como pressupostos apenas a representação de alguns sujeitos sociais, sendo realizada por todos da sociedade na busca da universalização dos direitos sociais e políticos. Gonh (2012, p.59) afirma que o conceito de participação busca a ampliação de “[...] cidadania e [traz] uma nova compreensão sobre o papel e o caráter do Estado, remetendo à definição das prioridades nas políticas públicas a partir de um debate público”.

Nesta mesma perspectiva, a participação é analisada como um meio que permite ao homem se reconhecer como sujeito político. Segundo Souza (2006, p. 170) a participação pode ser considerada como um “[...] processo social, no qual, o homem se descobre enquanto sujeito político capaz de estabelecer uma relação direta com os desafios sociais. [...] deve ser pensada e discutida por todos os grupos sociais, por dizer respeito às decisões relativas às suas condições básicas de existência.”.

Neste sentido, a participação social não se restringe apenas a escolha periódica de dirigentes políticos, mas também, no envolvimento dos diversos atores sociais, no processo de escolha, elaboração e implementação de políticas sociais e públicas para a sociedade. Tendo uma dimensão educativa e integrativa, a qual envolve os sujeitos no processo de modo que estes passam a tomar consciência das situações de exploração que vivem, encaminhando-os para uma ação transformadora.

Os autores Correia (2002) e Campos (2006), ao analisarem a expressão “controle social” afirmam que ela pode ser concebida a partir de diferentes sentidos, segundo as distintas concepções de Estado. Sendo o controle social analisado do ponto de vista teórico e político em duas concepções: uma relacionada ao controle do Estado sobre a sociedade e a outra ao controle da sociedade civil sobre as ações do Estado.

O controle social nesta perspectiva é a “[...] atuação da sociedade civil organizada na gestão das políticas públicas no sentido de controlá-las para que estas atendam, cada vez mais, às demandas sociais e aos interesses das classes subalternas.” (CORREIA, 2002, p. 121). Ou seja, a sociedade civil tem a possibilidade de intervir na agenda governamental dirigindo as suas ações e os gastos do Estado na direção dos interesses da maioria da população.

A lógica do controle social é de que quem paga indiretamente os serviços públicos, por meio de impostos é a própria população; portanto, ela deve decidir onde e como os recursos públicos devem ser gastos, para que tais serviços tenham maior qualidade e atendam aos interesses coletivos, não ficando à mercê de grupos clientelistas e privatistas. (CORREIA, 2002, p. 124).

O controle social torna-se necessário porque na atual conjuntura, os interesses capitalistas tendem a serem dominantes. O fundo público brasileiro é um exemplo, onde o modelo de produção neoliberal utiliza a seu favor no financiamento do capital, em contrapartida aos financiamentos dos serviços públicos. Como afirma Correia (2002, p. 128) “[...] é determinante controlar os recursos públicos numa conjuntura de diminuição de gastos sociais e enxugamento do Estado”. O controle dos recursos públicos torna-se um desafio para a sociedade, criando resistências à privatização, mercantilização e redução das políticas sociais e públicas, tendo como objetivo a construção de sua hegemonia.

O controle social democrático possibilita a sociedade civil a participar na elaboração, fiscalização e implementação das políticas sociais, sendo um dos elementos constitutivos de uma esfera pública ampliada e democrática. E que os “[...] conselhos estão atravessados pelos diferentes controles sociais existentes no cenário brasileiro, que se mostram em permanente contradição e conflito” (CALVI, 2009).

3.2. CONSELHOS DE POLÍTICAS PÚBLICAS: ENTRE CONTRADIÇÃO E CONFLITOS.

São nesses espaços de contradições e conflitos que estão inseridos os conselhos gestores de políticas públicas. No Brasil, a partir dos anos 70 já vinham sendo discutido a respeito da criação de canais de participação popular. O cenário das lutas da sociedade civil e dos movimentos sociais passou a ter novas formas com a institucionalização dos conselhos, garantido a população levar as suas demandas a estes espaços e dialogar com o Estado.

Segundo Gonh (2012) no Brasil há três tipos de conselhos: os conselhos que foram criados pelo poder público, visando mediar a sua relação com a sociedade civil e com os movimentos sociais; os populares que foram criados pelos próprios movimentos sociais ou pela sociedade civil; e os institucionalizados criados por leis com o intuito de garantir o direito à participação da sociedade na vida pública, sendo que este foi criado através das reivindicações ao longo da história. É deste último que este trabalho pretende realizar suas reflexões.

É a partir dos anos 1990 em um cenário de regressão dos direitos sociais, de globalização e mundialização do capital, que tem na financeirização da economia um novo estágio de acumulação capitalista, que começaram a serem criados e reformulados os mecanismos de controle democrático – os conselhos de políticas públicas e de direitos. No entanto, estes não são os únicos espaços que a sociedade pode exercer o controle social, mas estes se tornam fundamentais, pois estão previstos em lei municipal, estadual e federal (BRAVO, 2009, p. 397).

De acordo Bravo (2009) os conselhos são ambientes paritários que conta com a presença da sociedade civil (50%) e dos prestadores de serviços públicos, privados e filantrópicos, no qual discutem e fiscalizam as políticas sociais das diversas áreas. Segundo a autora a novidade dos conselhos “[...] é a ideia do controle exercido

pela sociedade através da presença e da ação organizada de diversos segmentos” (BRAVO, 2009, p. 396).

Os conselhos, portanto, são espaços paritários e heterogêneos que contam com a participação de diversos atores sociais, tais como: a sociedade civil, as Organizações Não Governamentais (ONG's), os movimentos sociais, os diversos pesquisadores, o poder público e etc., os mesmos são caracterizados como um campo de conflitos de interesses. Segundo Campos (2006) o conselho,

[...] é um espaço privilegiado para o debate dos interesses em disputa. A participação dos atores governamentais e não governamentais deve exponenciar sua capacidade para a exteriorização do interesse público. A explicitação democrática dos interesses em conflito concorre para, por meio de diálogos, encontrar os pontos de identidade necessários à construção de uma agenda comum. (CAMPOS, 2006, p.112).

Os conselhos se configuram como uma arena, no qual há a representação e disputas de diferentes projetos políticos. Entretanto, pelo frágil reconhecimento a respeito dos direitos políticos e jurídicos da sociedade sobre os seus direitos sociais, resultante do processo de alienação desta, estes espaços são caracterizados como “[...] foros para a preservação do tipo da gestão política que melhor corresponda aos interesses dos governantes” (BIDARRA, 2006, p. 43).

[...] os conselhos são espaços com caráter duplo: implicam, de um lado, a ampliação do espaço público – atuando como agentes de mediação dos conflitos, mas de outro lado, dependendo da forma como são compostos, poderão eliminar os efeitos do empowerment, do sentido de pertencer dos indivíduos, e reafirmar antigas práticas herdeiras do fisiologismo [...]. (GONH, 2001, 108).

Em locais que há uma frágil organização política da sociedade, os conselhos representam apenas os interesses dominantes. Nos municípios em que não há uma tradição participativa da sociedade civil nos conselhos ou fóruns dos Estados e Municípios estes espaços “[...] tem sido apenas uma realidade jurídico-formal, e muitas vezes um instrumento a mais nas mãos dos prefeitos e das elites, falando em nome da comunidade [...]” (GONH, 2011, p. 93).

Compreende-se que os conselhos são espaços que apresentam limites à participação e para o exercício do controle social da sociedade na atual conjuntura, mas é preciso ocupar esse espaço com competência política, como afirma Correia (2002), e

não ignorar os mecanismos de participação sócio-política, pois na atual realidade brasileira “[...] onde o que é público é tratado como descaso, os recursos para as políticas sociais são escassos e o controle sobre estes ainda, na sua maioria, estão nas mãos dos gestores” (CORREIA, 2002, p. 133).

Se o Estado e as políticas neoliberais “desconstroem”, o sentido do público retirando sua universalidade e remetendo para o campo do assistencialismo e da lógica do consumidor usuário de serviços, os conselhos têm a possibilidade de reaglutinarem esses direitos fragmentados, reconstituindo os cominhos de construção da cidadania que está sendo esfacelada (GOHN, 2011, p. 88).

3.3. ANÁLISE DA ATUAÇÃO DO CONSELHO MUNICIPAL DE TRANSPORTE DE BELÉM (CMTB) NO PERÍODO DE 2005/2015.

A seguinte pesquisa propôs a realizar o estudo sobre a atuação do Conselho Municipal de Transporte de Belém (CMTB) no período de 2005 a 2015, pois este foi o primeiro conselho de política urbana instituído em Lei no município. Neste sentido, buscou-se estudar o funcionamento, a composição, a organização, a participação e o protagonismo dos conselheiros frente ao controle social na política de Transporte e Mobilidade Urbana. Para atingir tais objetivos foram analisadas as atas das reuniões extraordinárias disponibilizadas pelo Diário oficial do Município de Belém (DOM) e entrevistas semiestruturadas com três Conselheiros representantes da Sociedade Civil.

3.3.1 CMTB: FUNCIONAMENTO, COMPOSIÇÃO E ORGANIZAÇÃO.

O CMTB foi criado no município de Belém através da Lei nº 7873 de 11 de março de 1998, este é um órgão de caráter Consultivo e Deliberativo, com finalidade de “[...] promover a gestão democrática do Sistema de Transporte”. Possibilitando, em lei a participação e o controle social dos atores sociais locais intervirem na elaboração, monitoramento, na fiscalização e na avaliação de políticas públicas de Transporte e Mobilidade Urbana, bem como intervir nas ações governamentais, sendo uma.

Conforme previsto pela Lei nº 7873/1998, Art. 5º, inciso 2º, a composição do CMTB é paritária, ou seja, apresentará o mesmo número de representantes do poder público e da sociedade civil. Ao analisar o período de 2005/2015 através das atas de posses, identificou que há uma paridade numérica entre as entidades no CMTB. A

sociedade civil é representada por nove entidades, cada uma possuindo um conselheiro titular e um conselheiro suplente. Já o poder público apresenta oito entidades sendo que cada uma das entidades possuem um conselheiro titular e um conselheiro suplente, exceto o Departamento de Transito do Estado do Pará (DETRAN) que apresenta dois conselheiros titulares e dois suplentes.

A respeito da composição do CMTB a pesquisa identificou que o Conselho permaneceu com o mesmo número de entidades e conselheiros titulares e suplentes do poder público e da sociedade civil desde o ano de sua criação. Percebe-se que não houve uma ampliação ou abertura de espaço para no CMTB para os que militam na política de transporte e mobilidade urbana no município de Belém, ao longo deste período, não ocorrendo desta forma uma ampliação da representação no CMTB. Os conselheiros A e B da Gestão 2014/2016 em entrevista pontuaram a importância da inclusão de novas entidades ao conselho.

[...] agente tem já discutido dentro do conselho da necessidade de trazer um número maior de representante para o conselho [...], mas hoje existem vários segmento que se fazem, que se fazem necessário estar lá dentro também.”
(Conselheiro B)

Hoje, por exemplo, os motos taxistas querem participar também, o pessoal do alternativo [...] desse transporte que é o complemento do que os ônibus não fazem [...] (Conselheiro A)

A organização e gestão do CMTB estão baseadas de acordo com a Lei de criação e com o Regimento Interno no qual consta os seus grupos de trabalhos. Sendo a presidência do CMTB a cargo do/a presidente SEMOB. E os conselheiros dos Órgãos Públicos serão nomeados pelas autoridades administrativas e os representantes da Sociedade Civil serão indicados pelos respectivos dirigentes. A gestão do CMTB será de dois anos, admitindo apenas uma reeleição consecutiva por mandato, como costa na Lei de criação e no regimento interno. Ou seja, cada Conselheiro titular ou suplente poderá permanecer no conselho apenas quatro anos – totalizando duas gestões. No entanto, ao analisar as atas de posses de 2005/2015 identificou-se que três entidades que estão com os mesmos conselheiros titular e/ou suplente há dez anos e quatro entidades estão com os mesmos representantes há seis anos, sendo ambas representantes da sociedade civil organizada.

Quanto ao funcionamento do CMTB este se encontra atualmente realizando suas reuniões extraordinárias na Superintendência Executiva de Mobilidade Urbana de Belém (SeMOB). O conselho não apresenta nenhuma infraestrutura financeira, material e humana, como por exemplo, uma sala própria para a realização das reuniões, equipes técnicas, etc. Segundo Campos (2006) para que o conselho seja autônomo e soberano em suas prerrogativas em relação à Secretária que está vinculado, ele precisa apresentar condições de infraestrutura básicas.

As reuniões acontecerão “[...]ordinariamente, pelo menos uma vez a cada mês [...]” e as reuniões extraordinárias aconteceram apenas quando necessário (BELÉM, Lei nº 7873/98). No entanto, pelas entrevistas obtidas percebeu uma contradição nas informações a respeito da reunião do conselho, pois o Conselheiro A informou que as reuniões acontecem mensalmente, mas a segundo a Secretária do Conselho e o Conselheiro B as reuniões acontecem de maneira extraordinária.

“Nós temos feito um calendário que seria mensal as reuniões, uma data, por exemplo, a terceira quarta-feira do mês, tá entendendo?” (Conselheiro A)

“Extraordinariamente, somente. Nós temos uma reunião ordinária no início do ano e o restante é toda extraordinária [...]” (Conselheiro B)

“Pela regulamentação ele [o conselho] tem que se reunir uma vez por mês. [...] o conselho não está seguindo o calendário mensal [...]”

Compreende-se que as reuniões extraordinárias não são um espaço suficiente que promova o diálogo entre o poder público e a sociedade civil. Segundo Cunha (2004) o funcionamento do conselho “[...] é baseado em reuniões ordinárias mensais abertas e públicas, podendo ocorrer algumas extraordinárias em que os conselhos têm direito a voz e voto e os demais participantes têm direito a voz [...]” (CUNHA, 2004, p. 6). Torna-se necessário que o conselho promova reuniões mensais para que sejam discutidos os assuntos voltados à política de transporte e mobilidade urbana, possibilitando que os conselheiros possam debater e propor decisões.

Diante do exposto, a questão composição, da organização e da representatividade no conselho é colocada em xeque, haja vista que este é um espaço que inaugura a participação através da representação, mas como demonstra os resultados, o Conselho de Transporte não vem contribuindo com as duas dimensões da representatividade ressaltada por Santos (2004, p. 45) a primeira que “[...] visa chegar

ao maior número de organizações da sociedade civil” e a segunda “que é ir além das organizações sociais que compõem determinado segmento e atingir os setores não organizados da população [...]”.

3.3.2 DO CMTB: REUNIÕES, PAUTAS E O PROTAGONISMO DOS CONSELHEIROS.

A pesquisa em tela buscou analisar o protagonismo dos conselheiros através da participação nas reuniões extraordinárias. Foram analisadas seis reuniões extraordinárias durante o período – 2007/2010. As informações do ano de 2005 e 2006 não foram disponibilizadas no Diário oficial do Município de Belém. Em relação às presenças e ausências dos conselheiros nas reuniões do CMTB as entidades do poder público foram as mais assíduas em relação à sociedade civil. As participações das entidades da sociedade civil no Conselho foram questionadas pelo Conselheiro B ao relatar que estas estão “somente para cumprir tabela”.

“[...] agente lamenta infelizmente que dentro da sociedade civil existem duas ou três entidades que não participam efetivamente, inclusive há várias, várias que não comparecem e isso é ruim, que além de prejudicar, ainda que seja alguém só para cumprir tabela, não participa das reuniões, aí lógico que a sociedade civil acaba perdendo.” (CONSELHEIRO B)

A pesquisa possibilitou identificar através das atas e das entrevistas que as reuniões são conduzidas pelo presidente do CMTB, como salienta o Conselheiro A em entrevista “[...] a presidente do conselho tem o livre arbítrio para solicitar uma extraordinária, que pode ser feita a qualquer momento. (Conselheiro A)”. E de acordo com os Conselheiros é a presidência do CMTB que elabora as pautas a serem discutidas nas reuniões do conselho sem a participação dos demais membros. Caso algum conselheiro queria propor alguma pauta ele somente poderá acrescentar durante a reunião após a leitura das pautas. Nota-se que não há um processo democrático na elaboração das pautas e que os principais assuntos tratados no Conselho não correspondem às reais demandas da população de Belém.

“[...] quem define [a pauta] é a presidente do conselho, ela que delibera a pauta de acordo com aquilo que ela entende [...]” (Conselheiro A)

“Bem, a presidente ela repassa para agente a pauta, e no momento que é feito a leitura da pauta, quem tiver alguma outra pauta que possa ser acrescentada no momento entra como pauta ou se não for possível agenda-se então uma

nova reunião para que seja debatida aquela proposta de pauta.” (Conselheiro B)

“As pautas são elaboradas pela SEMOB [...]” (Conselheiro C)

Em relação às pautas discutidas no CMTB os conselheiros informaram que o Conselho não debate apenas assuntos voltados à tarifa de transporte público, e sim, sobre a questão da qualidade do transporte, da necessidade do aumento do transporte público, sobre a questão da acessibilidade, etc.

Tudo que se relaciona com o transporte, como o trânsito, a melhorias da mobilidade, [...] não é só o transporte, o transporte dentro de todos os seus modais, pode ser ele rodoviário, pode ser fluvial, qualquer aspectos nos podemos discutir e deliberar. (Conselheiro A)

Entretendo ao analisar as pautas das reuniões extraordinárias a fim de conhecer as principais pautas debatidas no conselho durante o período de dez anos, a pesquisa identificou que ocorreram dezessete reuniões extraordinárias, e que estas apresentaram como pautas apenas os reajustes de passagens do transporte coletivo, do transporte hidroviário, das tarifas dos táxis e dos micro-ônibus. Como destaca Vasconcelos (2011, p. 301) “[...] a população usuária do transporte público arca com o ônus da dívida pública, nos investimentos para o setor, fortalecendo a iniciativa privada no seu processo de acumulação.”

Em relação às pautas discutidas no conselho, observa-se que não foi colocado em pauta nenhum assunto voltado a Política de Transporte e Mobilidade Urbana para o município de Belém, tais como: a criação do programa de participação popular; a criação do sistema de informação à população sobre o sistema de transporte; a expansão e o aperfeiçoamento de transporte do município; levantamento e a elaboração de medidas as reclamações e reivindicações da população, etc., assuntos que compete ao CMTB.

[...] o transporte regular por ônibus opera com visíveis sinais de deterioração, frota insuficiente e envelhecida, ausência de pontualidade, conforto, confiabilidade, segurança, além da superlotação dos veículos, dentre outros fatores que comprometem o nível do serviço ofertado aos usuários. (VASCONCELOS, 2011, p. 285).

A respeito do protagonismo dos conselheiros constatou-se que no CMTB não vem ocorrendo uma participação democrática ou participativa, pois ao analisar a

frequência se constatou que há uma relativa participação quantitativa, mas não na mesma proporção da qualitativa, haja vista que as pautas ficaram restritas algumas entidades e a um único tema: o reajuste de tarifas. Desta forma, a participação no CMTB caracterizou-se pela participação gerencial ao “[...] desconsiderar o coletivo e limita-se ao atendimento de demandas imediatas de um grupo [...]” (OLIVEIRA, 2006, p. 71).

3.3.3 DO CMTB – NA PERSPECTIVA DOS CONSELHEIROS.

Ao analisar na visão dos conselheiros o entendimento a respeito da Política de Transporte e Mobilidade Urbana e sobre o papel do Conselho de Transporte de Belém. Entende-se que os Conselheiros ao pleitearem participarem do Conselho possuam algum conhecimento específico a respeito da política pública que o conselho esta vinculada e sobre o papel do Conselho, para que estes possam de fato propor ações. A pesquisa identificou que os conselheiros compreendem o processo de criação do CMTB, mas estes não possuem uma clareza da concepção de conselho, apresentando uma visão geral.

“[...] o fundamento maior do conselho é justamente planejar e trazer a essas entidades representativas quais as mudanças e o que se vai precisar a fazer para a melhoria da mobilidade dentro da atividade de transporte.”
(Conselheiro A).

De acordo Gonh (2011) há uma ausência de capacitação dos conselheiros para que a participação seja qualificada, por exemplo, na elaboração e gestão das políticas públicas, principalmente aos representantes da sociedade civil. Esta falta de capacitação foi identificada no CMTB através entrevista abaixo, em relação às atribuições, competências e objetivos do CMTB, pois estes apresentaram uma visão restrita em relação ao que define a Lei nº 787/1998.

“[...] decidiu para melhorar a respeito das tarifas públicas, decidiu para melhorar as questões do transporte, decidiu para melhorar a respeito as melhorias de acesso das vias e das sinalizações, se resume a isso.”
(Conselheiro B)

A fim de compreender de que forma o Conselho contribui para a Política de Transporte e Mobilidade urbana do município de Belém na perspectiva dos

entrevistados, haja vista que os dados mostraram que são apenas realizadas reuniões extraordinárias com o objetivo do aumento das tarifas de transportes em seus diversos modais. Perguntou-se aos conselheiros A, B e C quais as principais conquistas do Conselho.

“No período que eu participei como conselheiro eu acho que uma das maiores conquistas é o próprio da “tarifação”, hoje se a sociedade civil não tivesse representada ali, agente teria certamente a tarifa pública bem maior seria bem maior. [...]” (Conselheiro B)

“Instalar um semáforo naquele cruzamento que é perigoso [...] isso são tudo aquilo que agente solicita - colocar uma faixa na frente da escola que agente ver que é necessário, agente coloca, agente debate, a melhoria, por exemplo, do uso de transporte, que é mais debatido [...]” (Conselheiro A)

A através das entrevistas com os conselheiros pode-se concluir que o conselho vem apresentando propostas discursões pontuais e imediatistas em relação à política de transporte e mobilidade, não apresentando políticas com enfoque global que contemplem de fato as demandas da população e dos movimentos sociais. A partir do exposto, concorda-se com Bravo (2006) que há “[...] dificuldade do exercício da democracia participativa [...]”, ao evidenciar que há muitos obstáculos no âmbito externo e interno dos conselhos.

4. CONSIDERAÇÕES FINAIS.

A participação nas discussões de interesse público que convergem para a implementação de políticas sociais e públicas foi assegurada em lei a partir da Carta Constitucional de 1988, e abriu espaço para que a sociedade civil participasse da construção de uma agenda comum entre sociedade e Governo, influenciando diretamente, no desenvolvimento humano e social de todos.

Durante décadas a divisão política do poder nos estados do norte brasileiro, e, em especial no município de Belém, tem oscilado em função dos interesses de grupos nacionais, regionais e internacionais, alheios às necessidades das populações carentes que normalmente mantêm-se ausentes das estruturas de poder. Belém do Pará, a gestão democrática ainda ressoa como uma grande novidade, carecendo de investigações, reflexões e críticas.

Tendo vista o Conselho Municipal de Transporte de Belém, através dos resultados expostos, este apresentou um caráter limitado e restrito, não visando

umentar o poder de influência dos cidadãos organizados na agenda pública local. O impacto para a sociedade é claro, visto a fragilidade que se detecta no âmbito dos espaços de discussão e implementação das políticas urbanas. As dificuldades que se estabeleceram entre os sujeitos com interesses divergentes interferiram na atuação e qualidade da representação dos conselheiros, fragilizando o exercício de fiscalização e controle social.

Diante desse quadro é correto afirmar que o desafio de ampliação da democracia participativa é um tema cada vez mais relevante, e que, requer maior aprofundamento nas reflexões de ordem acadêmica, especialmente em experiências como dos espaços públicos. Pois se para a sociedade civil organizada a experiência possibilitou um passo a frente no sentido de avançar no diálogo com o Estado, falta ainda a garantia de que todas as decisões tomadas nos espaços públicos de participação sejam convertidos em ações executáveis, o que significa também avançar na criação de estratégias que possibilitem o controle da sociedade sobre o Estado.

5. REFERÊNCIAS

- BRASIL. **Constituição da República Federativa do Brasil**, 5 out. 1988. Brasília (DF), 1988.
- BELÉM (Município). Lei Municipal n. nº 7873 de 11 de Março de 1998. **Dispõe sobre a criação do Conselho de Transporte do Município de Belém**. Belém, 1998.
- BIDARRA, Zelimar Soares. Conselhos gestores de políticas públicas: uma reflexão sobre os desafios para a construção dos espaços públicos. **Serviço Social & Sociedade**. São Paulo: Cortez, n.88, 2006.
- BORDENAVE, Juan E. Díaz. **O que é participação**. 6. reimp. 8. ed. São Paulo: Brasiliense, 2013. (Coleção Primeiros Passos. n. 95).
- BRAVO, M.I.S. O trabalho do Assistente social nas Instâncias Públicas de Controle democrático. **In: SERVIÇO Social, Direitos Sociais e Competências Profissionais**. Brasília (DF): CFESS/ABEPSS, 2009.
- CALVI, K. U. O Controle Social nos Conselhos de Políticas e de Direitos. **Revista Emancipação**, Ponta Grossa, v.8, n.1, 2008.
- CAMPOS, Edval Bernardino. Assistência Social: do descontrole ao controle social. **Serviço Social & Sociedade**, São Paulo: Cortez, n.88, 2006.
- CORREIA, Maria Valéria Costa. Que controle social na Política de Assistência Social?. **Serviço Social & Sociedade**, São Paulo: Cortez, n.72, 2002

CUNHA, E. S. M. Participação e o Enfrentamento da Questão Social: O potencial dos conselhos de políticas e do Orçamento participativo no Brasil. CONGRESSO LUSO-AFRO- BRASILEIRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS, 7., 2004, Coimbra, 2004.

GONH, Maria da Glória. **Conselhos gestores e participação sociopolítica**. São Paulo: Cortez, 2011.

OLIVEIRA, Marcia C. S. de. **Conselho Municipal de Assistência Social de Soure: Participação democrática ou Participação gerencial?**. 2006. Dissertação (Mestrado em Serviço Social)-Universidade Federal do Pará. Belém, 2006.

RAICHELIS; WANDERLEY. Raquel; Luiz Eduardo W. Desafios de uma gestão pública democrática na integração regional. **Revista Serviço Social e Sociedade**, ano 25, n. 78, jul. 2004.

SANTOS, Boaventura de Souza. **Democratizar a democracia**: os caminhos da democracia participativa. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira. 2004.

SOUZA, Rodriane de Oliveira. Participação e controle social. *In*: SALES, Mione Apolinário; MATOS, Maurílio Castro de; LEAL, Maria Cristina (orgs.). **Política social, família e juventude**: uma questão de direitos. 2. Ed. São Paulo: Cortez, 2006. p. 167-187

TEIXEIRA, Elenaldo. **O local e o global**: Limites e desafios da participação cidadã. São Paulo: Cortez, 2001.

VASCONCELOS, Eliza A. O cotidiano do transporte coletivo: a experiência do movimento pelo transporte alternativo no município de Belém. *In*: SANTANA, Joana V.; SÁ, Maria Elvira R. de (Org.). **Políticas Públicas e lutas sociais na Amazônia**: enfoques sobre planejamento, gestão e territorialidade. Belém: ICSA/UFPA, 2011. p. 283-332.