



INSTITUTO FEDERAL DE
EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA
FLUMINENSE

Secretaria de
Educação Profissional
e Tecnológica

Ministério da
Educação



CURSO DE LICENCIATURA EM GEOGRAFIA

QUEILA MARIANA LEAL DE FREITAS

MOBILIDADE ESPACIAL E TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO
REALIZADO POR ÔNIBUS ENTRE O CENTRO URBANO DA CIDADE
DE CAMPOS DOS GOYTACAZES E O DISTRITO DE GOITACAZES
(BAIXADA CAMPISTA).

CAMPOS DOS GOYTACAZES - RJ

2017

QUEILA MARIANA LEAL DE FREITAS

MOBILIDADE ESPACIAL E TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO
REALIZADO POR ÔNIBUS ENTRE O CENTRO URBANO DA CIDADE
DE CAMPOS DOS GOYTACAZES E O DISTRITO DE GOITACAZES
(BAIXADA CAMPISTA).

Monografia apresentada ao Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia Fluminense, Campus Campos Centro, requisito parcial para conclusão do Curso de Licenciatura em Geografia.

Orientadora: D.s Raquel Callegario Zacchi

CAMPOS DOS GOYTACAZES - RJ

2017

QUEILA MARIANA LEAL DE FREITAS

MOBILIDADE ESPACIAL E TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO REALIZADO POR
ÔNIBUS ENTRE O CENTRO URBANO DA CIDADE DE CAMPOS DOS
GOYTACAZES E O DISTRITO DE GOITACAZES (BAIXADA CAMPISTA).

Monografia apresentada ao Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia Fluminense de Campus Campos Centro, requisito parcial para conclusão do Curso de Licenciatura em Geografia.

Aprovado em 27 de novembro de 2017.

Banca examinadora:

Raquel Callegario Zacchi (orientadora)

Doutora em Sociologia Política

INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA FLUMINENSE.

Lívia Pierotte de Mello Freitas

Mestre em Geografia

INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA FLUMINENSE.

Roselene Affonso do Nascimento

Especialista em Gestão Pública Municipal

INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA FLUMINENSE.

Dedico esse trabalho à minha família, amigos e, em especial, ao meu estimado esposo, pelo apoio e compreensão minha ausência nesse período de estudo.

Agradeço primeiramente a Deus que me permitiu chegar até aqui e, em especial, à professora Raquel Callegario Zacchi pela orientação que muito contribuiu para elaboração dessa pesquisa.

O direito à cidade não pode ser concebido como um simples direito de visita ou de retorno às cidades tradicionais. Só pode ser formulado como direito à vida urbana, transformada, renovada.

Henry Lefebvre.

RESUMO

O estudo da estrutura viária é de grande relevância para a organização socioespacial urbana. Na presente pesquisa é abordado o transporte público coletivo realizado por ônibus, analisando a mobilidade espacial da população urbana a partir do uso do transporte público coletivo realizado por ônibus entre o trecho do centro da cidade de Campos dos Goytacazes ao distrito de Goitacazes (localizado na baixada campista). Foi realizado levantamento do quantitativo da frota viária identificando as condições e a qualidade dos ônibus ofertados à população bem como análise do grau de satisfação dos passageiros que dependem do transporte coletivo. A análise foi realizada após coleta de dados, através de entrevistas com passageiros e com o diretor técnico do Instituto Municipal de Trânsito e Transporte (IMTT). Dentre os resultados encontrados na pesquisa destacam-se o alto nível de insatisfação dos usuários desse meio de transporte e a percepção dos passageiros quanto a uma necessidade imediata de melhorias em diversos aspectos, sendo os principais: segurança no transporte de passageiros, aumento da frota, regularidade de horários e de veículos.

Palavras-chaves: Mobilidade espacial. Transporte público coletivo urbano. Acessibilidade.

ABSTRACT

The study of the road structure is of great relevance for the urban socio-spatial organization. In this research the collective public transportation carried out by buses is analyzed, analyzing the spatial mobility of the urban population based on the use of collective public transportation by bus between the section from the center of the city of Campos dos Goytacazes to the district of Goitacazes (located in the lower camper). It was carried out a survey of the quantitative of the road fleet identifying the conditions and quality of the buses offered to the population as well as the analysis of the degree of satisfaction of the passengers that depend on the collective transport. The analysis was performed after data collection through interviews with passengers and with the technical director of the Municipal Institute of Traffic and Transportation (IMTT). Among the results found in the research, the high level of dissatisfaction of the users of this means of transport and the passengers' perception of an immediate need for improvements in several aspects are highlighted, being the main ones: safety in the carriage of passengers, increase of the fleet, regularity of schedules and vehicles.

Keywords: Space mobility. Urban collective public transport. Accessibility.

LISTAS

LISTAS DE GRÁFICOS

GRÁFICO 1 - Sexo dos usuários do transporte público coletivo realizado por ônibus no trecho Centro-Goitacazes (2016)	50
GRÁFICO 2 – Classificação realizada pelos usuários sobre problemas do transporte público coletivo (problemas de 1 a 5), realizado por ônibus no trecho Centro-Goitacazes (2016).....	55
GRÁFICO 3 – Classificação realizada pelos usuários sobre problemas do transporte público coletivo (problemas de 6 a 11), realizado por ônibus no trecho Centro-Goitacazes (2016).....	56
GRÁFICO 4 - Classificação realizada pelos usuários sobre o nível geral dos problemas do transporte público coletivo realizado por ônibus no trecho Centro-Goitacazes (2016)	56
GRÁFICO 5 – Classificação realizada pelos passageiros sobre as variáveis do transporte público coletivo realizado por ônibus no trecho Centro-Goitacazes (2016)	58

LISTAS DE QUADROS

QUADRO 1 - Perfil dos usuários do transporte público coletivo realizado por ônibus no trecho Centro-Goitacazes (2016)	49
QUADRO 2 - Frequência do uso do transporte público coletivo realizado por ônibus no trecho Centro-Goitacazes (2016)	49
QUADRO 3 - Nível de escolaridade dos usuários de transporte público coletivo realizado por ônibus no trecho Centro-Goitacazes (2016)	50
QUADRO 4 - Horários de deslocamento dos usuários do transporte público coletivo realizado por ônibus no trecho Centro-Goitacazes (2016)	51
QUADRO 5 - Renda familiar dos usuários do transporte público coletivo realizado por ônibus no trecho Centro-Goitacazes (2016)	52

SUMÁRIO

1 – INTRODUÇÃO	11
2 - ESPAÇO URBANO E A MOBILIDADE ESPACIAL: LEITURAS INICIAIS	16
2.1 O espaço urbano e suas contradições: um campo de disputas sociais	16
2.2 Revisitando a urbanização brasileira para entendermos a problemática da mobilidade espacial nas cidades	25
3 OS DESAFIOS DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO: INTERESSES, DISPUTAS E APROPRIAÇÃO DO ESPAÇO URBANO	31
3.1 A problemática da mobilidade urbana em um contexto socioespacial: O transporte público coletivo urbano	31
3.2 Opção política pelo transporte individual no Brasil e suas implicações socioambientais	40
4 ANÁLISE DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO REALIZADO POR ÔNIBUS NO DISTRITO DE GOITACAZES, CAMPOS DOS GOYTACAZES (RJ)	46
4.1 Análise empírica a cerca do perfil socioeconômico dos usuários e grau de satisfação com relação ao transporte público coletivo realizado por ônibus no trecho Centro-Goitacazes	46
4.2 Área de estudo e estratégias de coletas de dados primários e secundários	48
4.3 Perfil dos usuários do transporte coletivo realizado por ônibus no trecho Centro-Goitacazes	48
4.4 Análise da percepção do usuário a respeito dos problemas relacionados ao transporte público coletivo realizado por ônibus no trecho Centro-Goitacazes	55

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS	63
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	66
APÊNDICES	68
APÊNDICE A – Roteiro de entrevista realizada com passageiros que utilizam o transporte público coletivo realizado por ônibus no trecho Centro-Goitacazes	68
APÊNDICE B - Roteiro de entrevista realizada com o presidente do Instituto Municipal de Transito e Transporte (IMTT)	71
APÊNDICE C – Ofício enviado ao IMTT para a realização da entrevista	74

1 INTRODUÇÃO

Este trabalho analisa a questão dos transportes que é uma temática relevante para a organização socioespacial das cidades. Considerando as diferentes abordagens sobre o tema, nesta pesquisa foi realizada uma análise em torno da mobilidade espacial e do transporte público coletivo no distrito de Goitacazes, na Baixada Campista, em Campos dos Goytacazes, Estado do Rio de Janeiro.

Um dos principais problemas urbanos, sobretudo nas metrópoles e nos grandes centros brasileiros, se refere à questão da mobilidade espacial urbana e da qualidade dos transportes públicos coletivos. Assim, o estudo da mobilidade espacial da população é significativo, já que o sistema de transporte coletivo exerce a função de assegurar o direito à cidade via direito à mobilidade urbana, fundamental para a locomoção da população nas cidades onde diferentes atividades são praticadas.

A cidade de Campos dos Goytacazes, segundo dados do IBGE (2010), tem 463.731 habitantes, em uma área de 4.026,696 Km². Devido a sua ampla extensão territorial a mesma é subdividida em vários distritos que necessitam de integração entre si e destes em relação ao distrito sede.

A Baixada Campista é a área selecionada para a realização dessa pesquisa, pois a questão da quantidade e qualidade dos transportes públicos disponíveis à população é muito pertinente de análise neste distrito. Assim, o estudo da mobilidade da população é fundamental. O transporte público tem, entre suas funções, garantir o deslocamento da população para o centro urbano do Município de Campos dos Goytacazes no qual são realizadas diferentes atividades urbanas tais como comércio, estudos, trabalho, lazer, compras, bancários, entre outros.

O transporte coletivo na Baixada Campista, assim como na maior parte dos distritos do Município de Campos dos Goytacazes, foi muito influenciado pelo crescimento acelerado da demanda por transportes, a partir do crescimento populacional. Além disso, verificou-se o aumento de automóveis circulantes gerando entraves nas vias circulares urbanas, reduzindo a mobilidade em diversos pontos da

cidade, ante a falta da estrutura das vias públicas. Assim, o transporte coletivo tem um papel estratégico para as cidades e para a mobilidade urbana considerando o deslocamento diário de trabalhadores e cidadãos entre suas casas e o centro urbano de Campos dos Goytacazes.

A carência do sistema de transportes públicos se tornou perceptível em Campos dos Goytacazes em decorrência de problemas financeiros e estruturais das empresas bem como a partir do descumprimento dos horários e o sucateamento da frota. Devido ao estado em que se encontra o transporte coletivo, nos últimos anos houve um grande crescimento do transporte informal, que depois de legalizado junto à prefeitura tornou-se transporte alternativo, “o transporte alternativo é regulamentado em Campos desde 2010, através da Lei 8.169/2010 e, atualmente, cerca de 297 vans estão legalizadas, segundo a prefeitura” (G1, acesso em: 05 de junho de 2016) e chegam a transportar mais de 50% do total de passageiros na cidade. O transporte por vans tornou-se a principal alternativa de transporte para grande parcela da população que não é devidamente atendida pelo transporte coletivo realizado por ônibus (ARAÚJO, 2012, p. 2).

Essa é uma pesquisa a mobilidade espacial da população que utiliza o ônibus como meio de transporte para se deslocar do trecho entre o distrito de Goitacazes ao centro urbano da cidade de Campos dos Goytacazes, a qual busca mostrar a importância da utilização do transporte coletivo no dia a dia para a população. Esse trabalho tem como proposta mostrar que a melhoria do sistema de transporte coletivo voltada para o aumento da frota de veículos do serviço, trazendo conforto e segurança aos passageiros pode até tornar atrativa a utilização de transporte coletivo realizado por ônibus para a população que faz uso do transporte individual, fazendo com que menos carros circulem ajudando muito no tráfego da cidade e gerando menores impactos negativos ao meio ambiente.

Além disso, objetiva analisar questões relacionadas ao estado em que se encontra a frota de ônibus e dos serviços prestados, o tempo de espera dos cidadãos de Goitacazes pelo transporte e os fatores que estão influenciando a ocorrência do transporte por meio de vans que antes eram informais e acabaram se formalizando como transporte alternativo, tornando-se o principal meio de transporte da maior parte da população de Goitacazes para o distrito sede e outros bairros e

distritos de Campos dos Goytacazes. Também tem por objetivo realizar avaliações da qualidade do transporte coletivo ofertado a população da localidade de Goitacazes e analisar o grau de satisfação dos passageiros que dependem do transporte coletivo.

Para alcançar os objetivos delineados, foi necessário realizar os seguintes procedimentos metodológicos: 1) Levantamento e análise bibliográfica; 2) Identificação das condições dos coletivos que realizam o percurso no trecho Centro-Goitacazes; 3) Realização de entrevistas com os passageiros com intuito de verificar as principais eficiências e deficiências do transporte coletivo que realiza o deslocamento entre Centro e Goitacazes na Baixada Campista (distrito de Goitacazes); 4) Realização de entrevistas com o diretor técnico do Instituto Municipal de Transito e Transporte (IMTT).

Assim, nessa pesquisa foram empregados quatro tipos de fontes: 1) - bibliográficas: especialmente livros e artigos publicados em periódicos científicos da área, relacionados à ao espaço urbano, a mobilidade urbana e ao transporte coletivo; 2) - administrativas: dados oficiais obtidos na Prefeitura Municipal de Campos dos Goytacazes, especificamente no Instituto Municipal de Trânsito e Transporte (IMTT); 3) - jornalísticas, através da pesquisa em jornais online; 4) - orais, a partir de entrevistas realizadas com os passageiros.

São várias as razões que justificam o desenvolvimento de uma monografia que trabalhe a questão do transporte coletivo no distrito de Goitacazes em Campos dos Goytacazes, dentre elas tem-se: a relevância do tema este dentro da discussão sobre planejamento urbano, além disso, a discussão trará contribuições sobre a realidade do transporte coletivo e também será direcionada a população do distrito de Goitacazes que necessita do transporte coletivo.

A pesquisa realizada possui relevância social, já que a população local faz uso com frequência dos coletivos, e por isso busca fazer uma análise sobre o transporte coletivo público realizado por ônibus, sua frequência e sua qualidade, visto que o ônibus é um dos principais meios de transporte utilizado pelos mesmos.

A hipótese desse trabalho é que o transporte coletivo realizado por ônibus no trecho Centro-Goitacazes (distrito, localizado na Baixada Campista), no Município de

Campos dos Goytacazes, apresenta inúmeras deficiências comprometendo a mobilidade urbana e o direito à cidade.

As principais dificuldades encontradas para a realização desse trabalho, ao longo da pesquisa, foram encontrar referências bibliográficas específicas sobre o transporte realizado por ônibus no Brasil; referências à respeito do transporte coletivo na cidade de Campos dos Goytacazes e principalmente a realização da entrevista com o diretor técnico do Instituto Municipal de Transito e Transporte (IMTT).

Este trabalho é composto por quatro capítulos, incluindo a introdução (capítulo 1). No capítulo 2 realizou-se a revisão bibliográfica sobre o espaço urbano como um produto social e campo de disputas considerando com especial atenção a mobilidade espacial nas cidades brasileiras. Além disso, o espaço urbano é pensado em suas contradições, discutindo, neste contexto, a mobilidade urbana principalmente levando em consideração a parcela da população que é espacialmente excluída. Para escrever esse capítulo foi necessário realizar leituras sobre o que autores como Henri Lefebvre, Eliseu Sposito, Marcelo Lopes de Souza, Milton Santos, Ester Limonad, Roberto Lobato Corrêa, Maria Encarnação Sposito e outros que escreveram a respeito da urbanização e da mobilidade espacial.

No capítulo 3 são discutidos os desafios do transporte público coletivo, as disputas e apropriação do espaço urbano. Discute-se também a opção política pelo transporte individual, o discurso ambiental por trás do estímulo ou não do transporte coletivo e como os mesmos interferem na organização da cidade, apresentando a importância do transporte coletivo e realizando uma comparação entre o transporte coletivo e individual. Os principais autores analisados para a realização desse capítulo são Marcelo Lopes de Souza, Flávio Villaça, Eduardo Vasconcellos, Raquel Rolnik, Alexandre Gomide e outros.

No capítulo 4 foi realizado um estudo de caso do sistema de transporte coletivo no distrito de Goitacazes, em Campos dos Goytacazes, sendo realizada uma análise de dados empíricos a partir de pesquisa documental e das entrevistas realizadas com o diretor técnico do Instituto Municipal de Transito e Transporte (IMTT) e com usuários do meio de transporte realizado por ônibus sendo essas à luz

das reflexões teóricas tecidas nos capítulos anteriores e principalmente mostrando a visão dos passageiros entrevistados a respeito do transporte realizado por ônibus no trecho Centro-Goitacazes. Por fim, nas considerações finais, apresentam-se as principais conclusões sobre os resultados da pesquisa.

2 ESPAÇO URBANO E A MOBILIDADE ESPACIAL: LEITURAS INICIAIS

A finalidade desse capítulo é trabalhar o entendimento do espaço vinculado à urbanização e a mobilidade, conceito interpretado como “a capacidade dos indivíduos se moverem de um lugar para outro” (TAGORE; SKIDAR, 1995 *apud* CARDOSO, 2008, p.42), não tendo a intenção de esgotar o assunto por meio de uma discussão complexa e detalhada da mobilidade espacial e sim de realizar uma reflexão sobre como a disposição dos objetos e sistemas no espaço urbano interferem na mobilidade espacial. Para isso é necessário que haja uma iniciação sobre o que autores como Henri Lefebvre, Eliseu Sposito, Marcelo Lopes de Souza, Milton Santos, Ester Limonad, Roberto Lobato Corrêa, Maria Encarnação Sposito e outros escreveram à respeito da urbanização e da mobilidade espacial.

2.1 O espaço urbano e suas contradições: um campo de disputas sociais

O urbano reúne elementos e fixos estimulando a produção de tudo o que o homem pode realizar através do trabalho, ou da exploração do trabalho alheio. Segundo Lefebvre (2008):

A cidade atrai para si tudo o que nasce, da natureza e do trabalho, noutros lugares: frutos e objetos, produtos e produtores, obras e criações, atividades e situações. O que ela cria? Nada. Ela centraliza as criações. E, no entanto ela cria tudo. Nada existe sem troca, sem aproximação, sem proximidade, isto é, sem relações [...] a cidade constrói, destaca, liberta, a essência das relações sociais: a existência recíproca e a manifestação das diferenças procedentes dos conflitos, ou levando aos conflitos (LEFEBVRE, 2008, p. 109).

A cidade possui distintas funções espaciais e quem tem influência sobre qual será a função que cada área urbana vai exercer é o capital, isto é, a cidade é construída de acordo com a vontade de quem detém o capital: “a burguesia mercantil, os intelectuais, os homens de Estado, modelaram a cidade. Quanto à classe operária, não teve outro espaço que o da sua expropriação, da sua expulsão: da segregação” (LEFEBVRE, 2008, p.117). Nesta lógica o urbanismo “se vê atenuado entre os interesses particulares e os interesses políticos, entre os que decidem em nome do ‘privado’ e os que decidem em nome das instâncias superiores e dos poderes” (LEFEBVRE, 2008, p. 143).

O urbano desempenha o papel de juntar os elementos e quem decide como será realizada a distribuição desses elementos são os grupos detentores do capital. A organização da cidade é feita de acordo com os interesses do capital, assim como a distribuição dos recursos necessários para a construção e criação de cada setor urbano. As áreas mais atrativas são as que recebem maiores investimentos, esta atratividade ocorre justamente por receberem grandes investimentos, tornando-se as áreas mais valorizadas nas cidades. Quem pode usufruir delas são justamente aqueles que as determinaram, os que detêm o capital. Eliseu Sposito (2008) afirma que:

A cidade revela os interesses e as ações da sociedade e, ao mesmo tempo, oferece condições para que esse interesse e ações se realizem, contribuindo para determinar o próprio movimento oriundo desse conjunto de ações (SPOSITO, 2008, p.14).

Mesmo com a distribuição dos elementos no urbano e a formação de setores com características próprias, existem áreas que concentram mais bens, atividades e serviços e essas áreas são as conhecidas áreas centrais da cidade (centro urbano), Souza (2005), menciona que:

A cidade possui o poder centralizador, e quase todas as cidades possuem claramente o seu “centro”, espaço onde as atividades de comércio e serviço se concentram. Quando a cidade cresce aumenta a distância e a população. Com a distância com relação ao centro e a renda da população, importantes subcentros acabam surgindo o que evita que a população tenha que se deslocar para o centro toda vez que precise de um serviço. Em muitos casos alguns subcentros acabam se tornando mais importantes que os tradicionais centros, normalmente isso acontece pela busca de maior proximidade com os

consumidores de alto poder aquisitivo. E em muitas cidades o *shopping center* vem desbancando os subcentros tradicionais (SOUZA, 2005, p. 64-65).

Como as áreas centrais costumam ser mais favorecidas pelos investimentos públicos também são as mais caras e a grande massa de trabalhadores acaba sendo obrigada a ocupar áreas mais afastadas em relação a esses locais mais caros e atrativos, e como são justamente esses locais que oferecem maiores oportunidades de trabalho, a classe menos favorecida acaba tendo que fazer diariamente o percurso entre seu trabalho e sua residência (na periferia). Milton Santos (1993) alude que a realidade das cidades brasileiras, como é reflexo das relações sociais:

Torna-se criadora de pobreza, tanto pelo modelo socioeconômico de que é suporte como por sua estrutura física, que faz dos habitantes das periferias (e dos cortiços) pessoas ainda mais pobres. A pobreza não é apenas o fato do modelo socioeconômico vigente, mas também do modelo espacial (SANTOS, 1993, p.10).

Segundo Corrêa (1989) o espaço urbano é complexo, produto e condicionante social. Com fortalecimento do atual modo de produção, o capitalismo, tudo que na cidade é construído trás consigo além do valor de uso, também o valor de troca, segundo Eliseu Sposito (2008, p.21), que afirma que é preciso entender como a utilização e distribuição da terra acontecem através de disputas realizadas entre quem a possui e quem não possui e pela distinção entre valor de uso, o direito à terra e a sua apropriação.

O espaço urbano se torna um campo de disputas, um reflexo social fragmentado porque é distribuído em áreas residenciais segregadas, retratando assim a estrutura social desigual, estruturada em classes sociais. Segundo Corrêa (1989, p.30), em muitos casos o arrendador da periferia é o Estado, pois até mesmo quando constrói conjuntos habitacionais na maioria das vezes está gerando mais segregação espacial, pois normalmente esses conjuntos habitacionais se encontram longe dos centros urbanos.

As disputas são conflitos gerados pela diferença de interesses das classes sociais sobre o espaço urbano. Limonad (1999) faz referência a Milton Santos (1994) ao tratar sobre a disputa por terra entre as diferentes classes sociais:

O entrelaçamento e encontro espacial das diferentes lógicas apontadas e dos movimentos das esferas de reprodução (de diversos capitais, por vezes em conflito, e de diversas classes e frações de classe sociais com interesses distintos) em confronto pelo espaço propicia o surgimento, em diferentes escalas, de pontos (lugares) no território, o que vai ao encontro da proposição de Santos de que cada lugar... é ponto de encontro de lógicas que trabalham em diferentes escalas, reveladoras de níveis diversos, e às vezes contrastantes (SANTOS, 1994 *apud* LIMONAD, 1999, p.87).

É importante nesse trabalho também mencionar o valor de uso e o de troca da terra urbana, o valor de uso é a utilidade da terra, a terra em si não tem valor de troca, porém ela é vendida, mercantilizada. O mercado imobiliário brasileiro, segundo Emília Maricato (2003), é dividido entre mercado legal e ilegal, o mercado privado legal no Brasil possui uma pequena amplitude. A maior parte das construções habitacionais não é legalizada, e estão localizadas na maior parte das vezes em áreas que não são valorizadas pelo mercado imobiliário ou pelo poder público. Normalmente a população que habita essas áreas é justamente a mais pobre ocupando “beira de córregos, encostas dos morros, terrenos sujeitos a enchentes ou outros tipos de riscos, regiões poluídas, ou... áreas de proteção ambiental (onde a vigência de legislação de proteção e ausência de fiscalização definem a desvalorização)” (MARICATO, 2003, p. 154).

Além disso, é importante destacarmos o processo de urbanização no tempo para analisarmos. Ester Limonad (1999) remete à análise de Giddens (1985) para realizar a análise de como o tempo é marcado na urbanização:

Tais cidades [...] não existem ainda no tempo e espaço mercantilizados. A compra e venda do tempo - como tempo-trabalho - é certamente um dos mais marcantes traços do capitalismo moderno... A mercantilização do tempo, engrenada aos mecanismos da produção industrial, põe por terra a diferenciação da cidade e do campo, característica de sociedades divididas em classes... Junto com a transformação do tempo, a mercantilização do espaço estabelece um ambiente criado de caráter distinto - expressando novas formas de articulação institucional. Tais novas formas de ordem institucional alteram as condições de integração social e do sistema, e portanto modificam a natureza das conexões entre o

próximo e o remoto no tempo e no espaço (GIDDENS, 1985 *apud* LIMONAD, 1999, p.88).

Após analisarmos esse processo não podemos tratar a cidade como uma mera estrutura física, mas sim como uma complexa estrutura socioespacial que está sempre se transformando e mudando suas relações com o próprio território, de acordo com a organização da sociedade, segundo Ester Limonad (1999):

As cidades seriam, neste contexto, mais que um meio físico, aglomerações nodais especializadas, socialmente criadas, parte de um sistema multiestratificado de pontos nodais e de uma configuração raras vezes hierárquica de locais diferenciados, cujas formas e funções variam tanto no tempo quanto nos lugares (LIMONAD, 1999, p.89).

As cidades não são reproduções apenas da atual estrutura da sociedade, mas também das ações passadas que se unem as ações presentes. Corrêa (1989) menciona que “o espaço urbano é simultaneamente fragmentado e articulado, e que esta divisão articulada é a expressão espacial de processos sociais” (CORRÊA, 1989, p. 8) segundo as considerações do autor podemos concluir que o espaço urbano é um reflexo da sociedade, reflexo desigual do modo de produção capitalista: “Assim, o espaço da cidade capitalista é fortemente dividido em áreas residenciais segregadas, refletindo a complexa estrutura social em classes” (CORRÊA, 1989, p.8).

Para Roberto Lobato Corrêa (1989), duas questões devem ser evidenciadas:

Primeiramente por ser reflexo social e fragmentado, o espaço urbano, especialmente o da cidade capitalista, é profundamente desigual: a desigualdade constitui-se em característica própria do espaço urbano capitalista. Em segundo lugar, por ser reflexo social e porque a sociedade tem sua dinâmica, o espaço urbano é também mutável, dispondo de uma mutabilidade que é complexa, com ritmos e natureza diferenciados (CORRÊA, 1989, p. 8).

Refletindo não só sobre a origem mas também sobre o crescimento e expansão das cidades, Maria Encarnação Sposito (1999) afirma que os fatores que definem o crescimento do urbano não são apenas quantitativos, “pelo aumento do

número e tamanho das cidades e dos papéis que desempenham na divisão social do trabalho” (SPOSITO, 1999, p. 85), mas a urbanização também se configura “a partir da fragmentação do tecido urbano e da intensificação da circulação de pessoas, mercadorias, informação, ideias e símbolos” (SPOSITO, 1999, p. 85). Atualmente a articulação e a acessibilidade são fatores que ganharam mais destaque nos estudos sobre o urbano, posto que as cidades são profundamente complexas e não podem ser analisadas somente de um ângulo, considerando o urbano reflexo da sociedade que o cria e ocupa e, assim como a sociedade, as cidades estão sempre se transformando. Para Eliseu Sposito (2008), a cidade deve ser entendida em suas contradições socioespaciais:

Não se deve encara-lá como uma totalidade fechada. Ao contrário, ela deve ser compreendida como uma totalidade em constantes transformações. E as modificações que ocorrem em locais específicos podem acarretar mudanças qualitativas em outras áreas. Por exemplo, a implantação de uma via de circulação rápida muda os fluxos de veículos; a construção de um conjunto residencial altera, qualitativamente, a localização da moradia dos habitantes, o fluxo de deslocamentos que esses habitantes estabelecem pelas vias de circulação da cidade e, mais ainda, os fluxos de mercadorias, energia e informação. Com isso, as singularidades da cidade implicam mudanças pelos processos de trabalho, que envolvem pessoas e instituições (SPOSITO, 2008, p. 35).

A cidade está sob constante transformação, e esse processo vem acelerando cada vez mais nas últimas décadas. A urbanização não é um processo concluído, acabado. Segundo Limonad (1999),

Se as cidades como as conhecemos tendem a desaparecer, se a organização espacial da população e das atividades produtivas está em transformação em todas as escalas em diversos pontos, isto resultaria no surgimento de novos padrões de assentamento e distribuição da população e das atividades produtivas, ou seja, de novos padrões de urbanização (LIMONAD, 1999, p.89).

De acordo com Milton Santos (1993), a urbanização já passou por diversas fases, inclusive pela fase de urbanização da sociedade e estaríamos atualmente em um processo de urbanização do território. Porém, questiona-se: “como se define hoje, a urbanização brasileira? Alcançamos, neste século, a urbanização da

sociedade e a urbanização do território, depois de um longo período de urbanização social e territorialmente seletiva” (SANTOS, 1993, p.9). De acordo com Santos:

Estaríamos, agora, deixando a fase da mera urbanização da sociedade, para entrar em outra, na qual defrontamos a urbanização do território. A chamada urbanização da sociedade foi o resultado da difusão, na sociedade, de variáveis e nexos relativos à modernidade do presente, com reflexos na cidade. A urbanização do território é a difusão mais ampla no espaço das variáveis e dos nexos modernos (SANTOS, 1993, p. 125).

O espaço urbano, de acordo com Corrêa (1989) é formado por terras que têm diferentes funções e usos sobrepostos entre si:

Tais usos do solo redefinem as áreas, como o centro da cidade, local de concentração de atividades comerciais, de serviços e de gestão, áreas industriais, áreas residenciais distintas em termos de formas e conteúdo social de lazer e, entre outras, aquelas de reservas para futura expansão. Esse complexo conjunto de usos de usos da terra é, em realidade, a organização espacial da cidade ou, simplesmente, o espaço urbano, que aparece assim como espaço fragmentado (CORRÊA, 1989, p. 7).

O espaço que denominamos de urbano é fragmentado, mas também é articulado através do fluxo de veículos, mercadorias e de pessoas que circulam entre as áreas. Porém, essa integração não é homogênea, ou seja, a proporção de relações entre as áreas é desequilibrada, sempre tendendo um fluxo maior para as áreas centrais, as quais concentram serviços, pessoas, mercadorias, dinheiro, decisões, fluxos (CORRÊA, 1989).

O espaço urbano é a reprodução espacial da sociedade e como tal é fortemente segregado e desigual, mas também é mutável “o urbano (abreviação de ‘sociedade urbana’) define-se, portanto, não como realidade acabada, situada, em relação à realidade atual, de maneira recuada no tempo mas, ao contrário, como horizonte, como virtualidade iluminadora” (LEFEBVRE, 2008, p.26). Assim, o espaço vai se transformando de acordo com os movimentos da sociedade, da estrutura social presente, não é possível pensarmos o espaço urbano sem considerarmos a sociedade.

O espaço capitalista é fortemente segregado e esse processo de segregação pode ser definido por auto segregação, ou seja, por opção ou escolha, quando os indivíduos têm a opção de morarem em áreas mais afastadas do centro buscando maior tranquilidade, “segurança”, moradias mais amplas, afastadas da violência, da poluição do ar, do barulho, da agitação de áreas centrais, muitas vezes degradadas pela desvalorização imobiliária devido ao congestionamento dos serviços públicos, etc. ou por meio de segregação socioespacial imposta que é a reprodução espacial da segregação social, a qual se refere a marginalização da classe pobre da população, o exemplo mais comum da segregação socioespacial imposta no Brasil são as favelas e loteamentos clandestinos. Nessa pesquisa a segregação abordada é a da classe pobre da sociedade, que não tem escolha, visto que são obrigados a habitarem áreas longe dos centros das cidades porque fazem parte de um grupo que é excluído socialmente e espacialmente por não terem recursos financeiros e que acabam se tornando ainda mais pobres por isso, pois se vêem obrigados a pagar caro para realizar o deslocamento diário de suas moradias afastadas até seu trabalho no centro urbano e esse deslocamento na maioria das vezes é realizado por meios de transporte público muito precário. É necessário compreender a relevância de promover a participação da população que sofre com a segregação socioespacial, esses grupos têm que ter as mesmas possibilidades de desfrutar dos serviços e equipamentos públicos da cidade que qualquer outro grupo.

Corrêa (1989) define o espaço urbano como sendo:

Fragmentada, articulada, reflexo e condicionante social, a cidade é também o lugar onde diversas classes sociais vivem e se reproduzem. Isto envolve o cotidiano e o futuro próximo, bem como crenças, valores e mitos criados no bojo da sociedade de classes e, em parte, projetados nas formas espaciais [...]. mas o cotidiano e o futuro próximo acham-se enquadrados num contexto de fragmentação desigual do espaço, levando aos conflitos sociais, como as greves operárias, as barricadas e os movimentos sociais urbanos. O espaço da cidade é assim, e também, o cenário e o objeto das lutas sociais, pois estas visam, afinal de contas, o direito à cidade, a cidadania plena e igual para todos. Eis o que é o espaço urbano: fragmentado e articulado, reflexo e condicionante social, um conjunto de símbolos e campo de lutas. É assim a própria sociedade em uma de suas dimensões, aquela mais aparente, materializada nas formas espaciais (CORRÊA, 1989, p. 9).

Um dos precursores da articulação do tempo/espaço, em associação à urbanização, é Henri Lefebvre, o qual considera que “o espaço não se resumiria a um reflexo das relações sociais de produção e a urbanização, por sua vez, enquanto processo de disseminação do urbano, que se ampliava e generalizava-se em escala mundial - deveria ser entendida enquanto expressão das relações sociais ao mesmo tempo em que incidiria sobre elas” (LEFEBVRE, 1972 *apud* LIMONAD, 1999, p.72). O significado dos termos urbano e urbanização para Lefebvre vão além dos limites das cidades. Segundo ele, a urbanização é uma condensação dos processos sociais e espaciais que permitem ao capitalismo reproduzir suas relações essenciais de produção e a própria sobrevivência do sistema capitalista estaria baseada na criação de um espaço social crescentemente abrangente, instrumental e mistificado (LEFEBVRE, 1991 *apud* LIMONAD, 1999, p.72). Nesta lógica:

As práticas espaciais regulam a vida - não a criam. O espaço não tem poder em ‘si mesmo’, nem o espaço enquanto tal determina as contradições espaciais. Estas são contradições da sociedade - contradições entre uma coisa e outra no interior da sociedade, como por exemplo, entre as forças e as relações de produção - que simplesmente emergem no espaço, ao nível do espaço, e assim engendram as contradições do espaço (LEFEBVRE, 1974 *apud* LIMONAD, 1999, p.72-73).

É exatamente isso que o presente trabalho problematiza: como as relações sociais condicionam a produção do espaço urbano interferindo na mobilidade espacial da população.

Verificam-se em Limonad (1999) alguns escritos de Castells (1978) sobre a urbanização:

Uma noção ideológica “[...] a noção ideológica de urbanização refere-se ao processo através do qual uma proporção significativamente importante da população de uma sociedade se concentra em um certo espaço, no qual se constituem aglomerações funcional e socialmente interdependentes do ponto de vista interno, e em relação de articulação hierarquizada (rede urbana)”. (CASTELLS, 1978), [...] “mais que falar de urbanização, trataremos do tema da produção social de formas espaciais” (CASTELLS, 1978), e trata do urbano como um lugar que reúne a população (LIMONAD, 1999, p.75-76).

2.2 Revisitando a urbanização brasileira para entendermos a problemática da mobilidade espacial nas cidades

As cidades brasileiras são as áreas com maiores números de habitantes no país, mas nem sempre isso foi assim. Para entendermos melhor a atual estrutura e organização das cidades brasileiras é necessário primeiramente revisitarmos a história de ocupação do território e a urbanização no Brasil. Segundo Santos (1993, p.19) só após o século XVII que a urbanização brasileira passa a crescer e em passos lentos, sendo preciso a passagem de dois séculos para a cidade estruturar-se como a conhecemos hoje. Para Brito e Pinho (2012):

O urbano passa a ser o *locus* privilegiado das atividades econômicas mais relevantes e da grande maioria da população, assim como difusor de uma nova cultura de novos padrões de relações sociais (BRITO e PINHO 2012. p.18).

Atualmente, o Brasil pode ser considerado um país integrado com uma grande rede de comunicação e de transportes, porém com grandes limitações: “O Brasil foi, durante muitos séculos, um grande arquipélago, formado por subespaços que evoluíam segundo lógicas próprias, ditadas em grande parte por suas relações com o mundo exterior. Havia, sem dúvida, para cada um desses subespaços, pólos dinâmicos internos. Estes, porém, tinham entre si escassa relação, não sendo interdependentes” (SANTOS, 1993, p. 26).

As mudanças começam acontecer quando São Paulo se tornou um núcleo ativo e principalmente quando a escravidão foi abolida, em 1888, pois a mão-de-obra que antes era escrava passa a ser livre, nesse momento a urbanização e industrialização avançam usando o discurso da ordem e do progresso. Como podemos verificar na obra de Milton Santos (1993):

A partir da segunda metade do século XIX, quando, a partir da produção de café, o Estado de São Paulo se torna o polo dinâmico de vasta área que abrange os Estados mais ao sul e vai incluir, ainda que de modo incompleto, o Rio de Janeiro e Minas Gerais. Ainda que, a explicação pode ser buscada nas mudanças ocorridas tanto

nos sistemas de engenharia (materialidade), quanto no sistema social. De um lado, a implantação de estradas de ferro, a melhoria dos portos, a criação de meios de comunicação atribuem uma nova fluidez potencial a essa parte do território brasileiro. De outro lado é aí também onde se instalam sob os influxos do comércio internacional, formas capitalistas de produção, trabalho intercâmbio, consumo, que vão tornar efetiva aquela fluidez. Trata-se, porém, de uma integração limitada, do espaço e do mercado, de que apenas participa uma parcela do território nacional. A divisão do trabalho que se opera dentro dessa área é um fator de crescimento para todos os seus subespaços envolvidos no processo e constitui um elemento de sua crescente diferenciação em relação ao resto do território brasileiro (SANTOS, 1993, p. 26-27).

Essa mudança na base econômica não foi apenas em nível regional, mas sim em nível nacional “por isso a partir daí uma urbanização cada vez mais envolvente e mais presente no território dá-se com o crescimento demográfico sustentado nas cidades médias e maiores, incluídas naturalmente, as capitais de estados” (SANTOS, 1993, p. 27). É o êxodo rural, a migração realizada pela população do campo rumo à cidade em busca de melhor qualidade de vida, que se intensifica com as mudanças políticas e legislativas ocorridas em 1930, que regulamentam o trabalho urbano, mas não o rural, trazendo consigo o estímulo a industrialização, por parte do Estado.

Porém, essas transformações não aconteceram “de um dia para o outro”: só após as estradas de ferro se conectarem essas mudanças se tornaram possíveis, somente depois da Segunda Grande Guerra “que a integração do território se torna viável, quando as estradas de ferro até então desconectadas na maior parte do país são integradas, constroem-se estradas de rodagem, pondo em contato as diversas regiões entre elas e com a região polar do país, empreende-se um ousado programa de investimentos em infraestrutura”. (SANTOS, 1993, p.36).

Como mencionado anteriormente, as cidades e as transformações realizadas pelo homem no território são reflexos da sociedade, e as mudanças que acontecem nelas interferem diretamente nas ações exercidas no território. “O golpe de Estado de 1964 todavia aparece como um marco, pois foi o movimento militar que criou as condições de uma rápida integração do país a um movimento de internacionalização que aparecia como irresistível, em escala mundial” (SANTOS, 1993, p. 35-36). Segundo Milton Santos:

A partir de 1960, constroem-se estradas de rodagem de primeira ordem. O Brasil passa a ser cruzado por um grande número de rodovias de boa qualidade, entre as quais um bom percentual de autopistas. Por outro lado, em muitas regiões, observa-se uma tendência a criação de uma rede vicinal, sobretudo nas áreas mais desenvolvidas. De quase 5.000.000 de passageiros transportados por meio de rodovias em 1970, alcançamos mais de 11.000.000 em 1980. Eram 3.800.000 automóveis circulando em 1973, são 10.500.000 em 1981(SANTOS, 1993, p.39).

Décadas depois o espaço urbano passa a ser visto como lugar de insegurança e violência, com grande poluição e engarrafamentos nas vias públicas. Essas transformações nas grandes cidades e a aglomeração urbana fazem com que a população se veja obrigada a buscar novos locais para moradia, locais que não são escolhidos por serem os ideais ou os desejados, mais sim como a única opção da população pobre para sua reprodução nos centros urbanos. Esses locais são chamados de periferia urbana, onde a pobreza é difundida, e de acordo com Brito e Pinho (2012), é a partir de 1980 que:

A relativa estabilidade na participação dos três grandes grupos – os aglomerados metropolitanos, as regiões metropolitanas e o urbano não metropolitano – mostra uma significativa expansão da população urbana em direção às cidades médias nas regiões metropolitanas e, principalmente, no urbano não metropolitano. Ou seja, novos espaços urbanos que introduzem uma novidade relevante na configuração social da rede de cidades. [...] As chamadas cidades médias menores, ou seja, com uma população entre 100 e 500.000 habitantes, têm crescido substancialmente nas aglomerações metropolitanas. Contudo, nas regiões urbanas não metropolitanas, elas ainda permanecem como um espaço de crescimento urbano relevante. (BRITO e PINHO, 2012, p.18).

Segundo Ermínia Maricato (2003, p.152) a segregação urbana é geradora da desigualdade social, a falta de alternativas habitacionais para a população pobre que não tem como comprar o seu imóvel e a ausência de investimentos em programas habitacionais, por parte do governo faz com que a população ocupe áreas periféricas nos centros urbanos, e o Estado parece não se preocupar com as ocupações ilegais de áreas de proteção ambiental e áreas públicas de maneira geral, até porque não tem interesse em designar outras áreas e realizar nelas as

infraestruturas necessárias para que a população pobre nelas habite, seguindo essa lógica a autora afirma que:

À dificuldade de acesso aos serviços e infraestrutura urbanos (transporte precário, saneamento deficiente, drenagem inexistente, dificuldade de abastecimento, difícil acesso aos serviços de saúde, educação e creches, maior exposição à ocorrência de enchentes e desmoronamentos etc.) somam-se menos oportunidades de emprego (particularmente do emprego formal), menos oportunidades de profissionalização, maior exposição à violência (marginal ou policial), discriminação racial, discriminação contra mulheres e crianças, difícil acesso à justiça oficial, difícil acesso ao lazer. A lista é interminável (MARICATO, 2003, p. 152).

Do século XVII até os tempos atuais ocorreram inúmeras modificações no espaço e na estrutura do urbano brasileiro, Milton Santos (1993) afirma que todas essas transformações ocorridas no país construíram “as bases de uma verdadeira fluidez do território. O espaço torna-se fluido, permitindo que os fatores de produção, o trabalho, os produtos, as mercadorias, o capital, passem a ter uma grande mobilidade” (SANTOS, 1993, p.39). Assim, com a integração do território: “podemos dizer que no Brasil é, já agora, exemplar a presença desse meio científico-técnico, cujo retrato tentamos esboçar de forma certamente incompleta” (SANTOS, 1993, p.39).

De acordo com Milton Santos (1993), hoje nos encontramos em uma fase diferente de urbanização, estamos no meio-técnico-científico-informacional (MTCI), “é o momento no qual se constitui, sobre territórios cada vez mais vastos, o que estamos chamando de *meio técnico-científico*, isto é, o momento histórico no qual a construção do espaço se dará com um crescente conteúdo de ciência, de técnicas e de informação” (SANTOS, 1993, p.35). Nessa lógica:

Esse meio técnico-científico (melhor será chamá-lo de meio técnico-científico-informacional) é marcado pela presença da ciência e da técnica nos processos de remodelação do território essenciais às produções hegemônicas, que necessitam desse novo meio geográfico para sua realização. A informação, em todas as suas formas, é o motor fundamental do processo social e o território é, também, equipado para facilitar a sua circulação (SANTOS, 1993, p. 35-36).

Segundo Santos (1993) nesse período, no caso do Brasil alguns eventos devem ser destacados, nesse texto vamos tratar um deles:

Há um desenvolvimento muito grande da configuração territorial. A configuração territorial é formada pelo conjunto de sistemas de engenharia que o homem vai superpondo à natureza, verdadeiras próteses, de maneira a permitir que se criem as condições de trabalho próprias de cada época. O desenvolvimento da configuração territorial na fase atual vem com um desenvolvimento exponencial do sistema de transporte e do sistema de telecomunicações e da produção de energia (SANTOS, 1993, p.38).

Este trabalho fala sobre a mobilidade espacial, e no qual o sistema de transportes coletivos está associado. Em diversas escalas podemos perceber como a integração dos lugares ganha destaque e como a sociedade produz o espaço, integrado ou não ao território. Nos últimos anos houve um crescimento no sistema de transportes no Brasil e no mundo, desenvolvimento tecnológico com relação aos meios de transportes e os combustíveis. Ester Limonad (1999) destaca em sua obra justamente essa temática:

As transformações presentes do meio técnico científico, dos novos meios de comunicação e transporte, ao vencer o espaço pelo tempo favorecem uma crescente desaglutinação espacial de atividades e permitem uma separação de locais de trabalho, residência e consumo em uma escala mais ampla do que a cidade propriamente dita. Tende a diminuir a necessidade de diversas pessoas trabalharem num mesmo local para uma empresa funcionar, e o mesmo no concernente às suas moradias. E tende a aumentar a dissolução entre o rural e o urbano.[...] Ocorre uma especialização (separação) de lugares na escala do território com a multiplicação de núcleos dormitório, centros de consumo e centros de produção não necessariamente coincidentes e aglutinados (LIMONAD, 1999, p. 88-89).

A mobilidade espacial na grande maioria das cidades brasileiras é problemática: são muitos veículos individuais e em comparação a eles pouco transporte coletivo. Se essa situação se invertesse facilitaria a vida da população, ajudaria o sistema de tráfego urbano e ainda causaria menor impacto negativo ao meio ambiente.

O entendimento acerca da urbanização brasileira foi o ponto de partida para análise da problemática da mobilidade espacial e do transporte coletivo. No próximo

capítulo os assuntos abordados serão justamente os desafios e a importância do transporte público coletivo, principalmente no que se refere à circulação e o quanto estrutura as relações socioespaciais, os interesses, as disputas, a apropriação do espaço urbano e a opção política pelo transporte individual no Brasil e como essa escolha agrava a crise do transporte urbano nos municípios e suas implicações socioambientais.

3 OS DESAFIOS DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO: INTERESSES, DISPUTAS E APROPRIAÇÃO DO ESPAÇO URBANO

O objetivo desse capítulo é refletir sobre a questão dos transportes, tanto o particular quanto o público coletivo, a forma como o uso de cada meio de transporte influencia na circulação urbana e na mobilidade espacial do usuário e como interfere no dia-a-dia da população, no espaço urbano e no meio ambiente. Os principais autores analisados nesse capítulo são Marcelo Lopes de Souza, Flávio Villaça, Eduardo Vasconcellos, Raquel Rolnik, Alexandre Gomide e outros.

3.1 A problemática da mobilidade urbana em um contexto socioespacial: O transporte público coletivo urbano

O espaço urbano não deve ser entendido apenas pelos objetos mas também por meio das relações sociais que nele se estabelecem e como essas relações são refletidas e reflexo da sociedade: não são apenas os fixos os mais importantes mas também os fluxos e suas redes no espaço. Segundo a análise de Ester Limonad (1999) sobre os escritos de Soja (1993):

A urbanização pode ser vista como uma de várias grandes acelerações do distanciamento espaço-tempo... A especificidade do urbano é definida, pois, não como uma realidade separada, com suas próprias regras sociais e espaciais de formação e transformação, ou meramente como um reflexo e uma imposição da ordem social. O urbano é uma parte integrante e uma particularização da generalização contextual mais fundamental sobre a espacialidade da vida social [...] Em sua [...] especificidade social, o urbano é permeado por relações de poder, relações de dominação e subordinação, que canalizam a diferenciação regional e o regionalismo, a territorialidade e o desenvolvimento desigual, e as

rotinas e revoluções, em muitas escalas diferentes (SOJA, 1993 *apud* LIMONAD, 1999, p.82).

As relações de poder que permeiam o urbano são as mesmas que provocam a fragmentação espacial: grupos sociais articulados provocam o surgimento de novas territorialidades que tem total e direta interferência na distribuição da população no território.

Segundo Lefebvre (2008) “os centros (urbanos) de decisão tornam legíveis, no terreno, essas relações complexas. Eles já projetam no solo. A atividade organizadora dos ‘decisores’, apoiada pelos que detêm e gerem os meios de produção, opõe-se nitidamente à passividade dos ‘sujeitos’ que aceitam essa dominação” (LEFEBVRE, 2008, p. 47). Inúmeras vezes essas mudanças são mecanismos utilizados para que ocorra acumulação de capital e junto com elas surgem novos desafios à mobilidade espacial da força de trabalho:

A livre mobilidade espacial da força de trabalho e sua fácil adequação constitui-se em condição necessária à circulação do capital no espaço. Paradoxalmente, por preferirem uma parcela da força de trabalho estável num território delimitado, os capitalistas individuais tendem a apoiar ações estatais que restrinjam a livre mobilidade da força de trabalho (HARVEY, 1985 *apud* LIMONAD, 1999, p.85).

Ao tratar da questão dos transportes logo nos remetemos à circulação. Eles estão associados ao arranjo dos vínculos socioespaciais, o que nos leva a refletir sobre quem produz e modifica os mecanismos de circulação.

A circulação urbana abrange a acessibilidade, que para Vasconcelos (1985) é “a facilidade (ou dificuldade) com que os locais da cidade são atingidos pelas pessoas e mercadorias, medida pelo tempo e pelo custo envolvido” (VASCONCELOS, 1985, p.26). Para Cardoso (2008), acessibilidade trata da “efetividade do sistema de transporte em conectar localidades separadas” (CARDOSO, 2008, p.42) e a mobilidade remete à locomoção da população e os meios utilizados para a realização do transporte, podendo ser exercida através de caminhada como pedestre, do uso da bicicleta como o ciclista, do uso de transporte

individual (carro) como motorista, como piloto utilizando motocicletas ou como passageiro por meio do transporte coletivo.

Na maior parte das vezes o que determina qual será o meio utilizado para a locomoção é a renda do usuário, o tempo de deslocamento, a qualidade, a eficiência, a segurança e até mesmo a oferta varia muito de acordo com o meio de circulação utilizado. Araújo (2012) concebe “a mobilidade como a condição de acesso ao uso das propriedades sociais do espaço e a distribuição do mesmo como segregação [...] Considero então, a mobilidade, do ponto de vista operacional, como o grau de utilidade ou de conveniência de uso do sistema de transporte” (ARAÚJO, 2012, p. 18-19). Seguindo essa, lógica Araújo (2012) considera que o uso do transporte tem uma relevância tão grande “como meio de mobilidade” que pode ser decisivo em “favorecer a integração socioespacial ou perpetuar o processo de segregação social”. (ARAÚJO, 2012, p.15). Segundo a autora:

As contradições decorrentes da dificuldade de circulação no interior das cidades levaram, então, às diversas formas de intervenção política, medidas financeiras para rentabilizar as operações, o que conduz ao constante aumento das passagens; criação de novos meios de circulação, dando prioridade às vias expressas e acentuando, assim, o uso do automóvel que agrava a diferenciação social e, a médio prazo, provoca a diminuição da velocidade média; desembocando, também, em lutas e movimentos sociais (ARAÚJO, 2012, p.17).

O meio de transporte utilizado influencia o nível de mobilidade do usuário e esses meios são classificados como fundamentais para o crescimento e organização do território. De acordo com Flávio Villaça (1998), se a disposição das áreas no espaço regional “é dominada pelo deslocamento das informações, da energia, do capital constante e das mercadorias em geral”, então, “o espaço intra-urbano, ao contrário, é estruturado fundamentalmente pelas condições de deslocamento do ser humano” (VILLAÇA, 1998, p. 20).

De acordo com Vasconcellos (2005) “as cidades brasileiras estão enfrentando problemas crescentes de população, acidentes de trânsito e congestionamentos, e seus sistemas de transporte público ainda são insatisfatórios quanto à sua qualidade” (VASCONCELLOS, 2005, p. 9).

Araújo (2012) destaca os benefícios que a utilização de transporte público coletivo acessível e de qualidade traria para a população urbana, como:

Para dinamizar as atividades dentro das cidades, a partir da melhoria da acessibilidade e da mobilidade, impactando positivamente nos níveis de emprego e renda na medida em que permite acesso dos mais pobres às oportunidades de trabalho e aos serviços sociais, resultando na diminuição dos impactos da pobreza e promovendo “inclusão social”. Deste modo, as políticas de transporte urbano poderiam se constituir em instrumentos de apoio ao gerenciamento do crescimento urbano e de uma melhor distribuição da riqueza (ARAUJO, 2012, p. 22).

O distanciamento entre as áreas de moradia e trabalho é causado nas cidades pela segregação espacial, para Eliseu Sposito (2008):

A estruturação interna da cidade, dinâmica e dotada de movimento próprio, pode ser consequência, finalmente, tanto da implantação de equipamentos coletivos (conjuntos habitacionais, hospitais, escolas, supermercados ou centros comerciais etc.) quanto de aspectos que só podem ser explicados socialmente, como a segregação espacial decorrente da localização de distintas camadas de populações identificadas pelas diferenças de poder aquisitivo (SPOSITO, 2008, p. 35).

De acordo com Villaça (1998) os centros urbanos normalmente são ocupados por aqueles que possuem recursos financeiros para habitá-los, pois nesses núcleos são ofertados bens e serviços importantes tomando essas áreas mais valorizadas. O lugar onde se habita é exibido “como um valor de uso da terra, valor que no mercado traduz-se em preço da terra. Tal como qualquer valor, o da localização também é dado pelo tempo de trabalho socialmente necessário para produzi-la, ou seja, para produzir a cidade inteira da qual a localização faz parte” (VILLAÇA, 1998, p.72).

Consequentemente a localização é um fator fundamental nas cidades e a definição de quem vai morar nas áreas centrais normalmente está relacionada à renda dos habitantes. Além disso, existe um “enorme poder estruturador intra-urbano das áreas comerciais e de serviços, a começar pelo próprio centro urbano” (VILLAÇA, 1998, p. 33). Para Souza (2008) é por isso que a população que se encontra em uma classe econômica abaixo dessa média necessária, precisa

executar com frequência deslocamento até o centro urbano para a realização de inúmeras atividades como trabalho, estudo, lazer, etc., afinal:

A cidade, [...] é vista como um espaço de concentração de oportunidades de satisfação de necessidades básicas materiais (moradia, saúde...) e imateriais (cultura, educação...), mas, também, como um local crescentemente poluído, onde se perde tempo e se gastam nervos com engarrafamentos, onde pessoas vivem estressadas e amedrontadas com a violência e a criminalidade (SOUZA, 2005, p. 20-21).

De acordo com essa perspectiva Souza (2005) afirma que um dos maiores e mais relevantes elementos que geram a segregação residencial são as “diferenças econômicas, de poder, de *status* etc. entre diversos grupos sociais” (SOUZA, 2005, p. 67) que acabam refletindo “no espaço, determinado ou, pelo menos, influenciando decisivamente onde os membros de cada grupo podem viver” (SOUZA, 2005, p. 67). Complementando essa linha de pensamento, Souza considera que:

A segregação residencial é um resultado de vários fatores, os quais, em si, são altamente problemáticos: da pobreza (e do racismo [...]) ao papel do Estado na criação de disparidades espaciais em matéria de infraestrutura e no favorecimento dos moradores de elite (principalmente em um país como o Brasil) superar ou reduzir a segregação depende a superação ou a redução desses problemas. (SOUZA, 2005, p. 83-84).

Ao mesmo tempo em que existe a segregação socioespacial, existe também a necessidade de integração entre as áreas da cidade. Segundo Rolnik (2004), “a cidade contemporânea se caracteriza pela velocidade da circulação. São fluxos de mercadorias, pessoas e capital em ritmo cada vez mais acelerado, rompendo barreiras, subjugando territórios” (ROLNIK, 2004, p. 9).

De acordo com Rolnik (2004), em um movimento crescente de urbanização, estradas e vias expressas são construídas para ligar não somente o centro urbano mais também subúrbios, periferias e até mesmo zonas rurais, atualmente mesmo que não estejamos dentro da cidade (do centro urbano), somos alcançados pelos seus projéteis, isso se dá pela articulação de sistema de transportes, fluxos de telecomunicação e trajetos realizados pela população, entre outros meios. Para Rolnik (2004):

Quando falamos do crescimento e transformação da cidade-capital, nos referimos à intervenção de investimentos do poder público no espaço. Quando falamos em regiões nobres e regiões pobres, nos referimos a espaços equipados com o que há de mais moderno em matéria de serviços urbanos e espaços onde o Estado investe pouquíssimo na implantação destes mesmos equipamentos [...] a ação do Estado na cidade, produzindo ou gerando segregação (ROLNIK, 2004, p. 52-53).

O poder do Estado é muito grande, assim como os seus deveres, que nem sempre são cumpridos de maneira adequada. Estamos falando nesse trabalho sobre transporte coletivo urbano, mais especificamente o realizado por ônibus, que é dever exclusivo de provisão e gestão municipal, Vasconcellos (2005) explica que “os municípios têm, há décadas, responsabilidade direta sobre a organização do seu transporte público em que pese o ato de apenas na Constituição de 1998 este serviço explicitado de competência local” (VASCONCELLOS, 2005, p. 98).

Os meios de transporte públicos coletivos não são necessariamente veículos que pertencem ao Estado, são meios de transportes que são administrados por empresas públicas ou privadas, por meio de concessões privadas. Como já mencionado anteriormente, no Brasil o transporte coletivo é de responsabilidade do poder municipal, mas o município pode abrir concessão para que empresas privadas administrem os meios de transportes públicos coletivos realizando assim um serviço essencial para a sociedade, segundo Giansi e Corrêa (2009):

Serviço é um elemento fundamental para o atingimento dos objetivos estratégicos através das operações. O conceito de serviço constitui a missão do sistema de operações, ou seja, a definição daquilo em que o sistema de operações tem para atingir a excelência (GIANESI e CORRÊA, 2009, p. 108).

O transporte coletivo pode ser realizados por: ônibus, metrô, trem etc. e a tarifa cobrada por seu uso, deve respeitar o usuário, porque é um direito da população ir e vir, a qual deve sempre cobrar melhorias, a fim de que o Estado providencie a sua realização. É fundamental que tenhamos em mente que o propósito do serviço público de transporte é garantir a mobilidade das pessoas nas cidades; ou seja, o direito de ir e vir. Mas percebemos que este serviço pouco tem sido valorizado pelos administradores públicos.

O transporte coletivo de qualidade é ideal para garantir a circulação urbana, pois se existisse a oferta necessária de meio de transporte coletivo para suprir a demanda de usuários e se esse serviço fosse ofertado com maior qualidade faria com que o dia-a-dia das cidades se transformasse, para a melhor, já que acabaria atraindo usuário de transportes privados fazendo com que diminuísse o número de veículos individuais nas vias urbanas, conseqüentemente diminuiria o tempo gasto pelas pessoas no trânsito, diminuiria os engarrafamentos e os impactos gerados ao meio ambiente e diminuiria até o número de acidentes no trânsito. Segundo NTU, Associação Nacional de Transportes Públicos (2009), “chegam a acontecer diariamente cerca de 200 milhões de deslocamentos motorizados nas cidades brasileiras” (NTU, 2009, p. 7).

O uso dos meios coletivos de transporte traria benefícios para as cidades e principalmente para o usuário que “é o elemento mais importante, pois, sem ele o próprio trânsito não existiria; a via e o veículo são apenas instrumentos para a realização ou agilização do ato de transitar, embora sua relação com o homem seja fundamental para a dinâmica do trânsito” (VASCONCELLOS, 1998, p.64).

Nesse capítulo vamos tratar dos desafios do transporte público coletivo, que são muitos, dando destaque ao sistema convencional do transporte público realizado por ônibus. Não é incomum verificarmos que os problemas são muitos nos sistemas públicos de transporte coletivo nos centros urbanos brasileiros, dentre eles: frotas ultrapassadas apresentando problemas mecânicos, afinal não é muito difícil nos depararmos com ônibus quebrados nas vias urbanas, falta de conforto e de segurança aos usuários. As principais necessidades que os sistemas de transporte precisam abranger são as de segurança e o atendimento à demanda dos usuários.

Para Araújo (2012), existe uma explicação para que no Brasil esse sistema seja tão problemático, pois os investimentos realizados são insuficientes:

O investimento é escasso nas diferentes escalas do Estado (federal, estadual e municipal) sem permitir que haja renovação e a ampliação dos sistemas de mobilidade urbana, especificamente no transporte público e infraestrutura para o transporte não motorizado [...] o transporte coletivo, predominantemente rodoviário, raramente conta com vias exclusivas e vem sendo prejudicado pelos congestionamentos, pela forte concorrência do transporte coletivo informal (alternativo), e também do transporte individual. O resultado desta situação seria uma diminuição da participação do transporte

público e da diminuição do seu espaço no mercado do transporte urbano (ARAÚJO, 2012, p.22-23).

E o transporte público coletivo no Brasil apresenta frequentemente dificuldades referentes à:

Incompatibilidade entre custos, tarifas e receitas; às deficiências no planejamento e na gestão dos serviços; e às dificuldades de obter prioridade no uso das vias. O principal efeito da combinação destes fatores é que, enquanto uma minoria detentora de meios individuais de transporte conta com melhores condições de deslocamentos nas cidades, a maioria da população que depende do transporte coletivo se vê sem alternativas, diante de um transporte público caro e de baixa qualidade (VASCONCELLOS, 2001 *apud* ARAÚJO, 2012, p. 27-28).

Como mencionado, a regulamentação do transporte público no Brasil é executada pelo município, o preço do transporte coletivo é estabelecido pelo custo, isto é, pela repartição entre os custos operacionais incitados pelo município e a quantidade usuários pagantes. O transporte está entre os serviços financeiros com maior participação do governo. Na realidade, “os serviços de transporte coletivo são delegados através de Concessão e/ou Permissão, no qual o objeto é geralmente uma delegação de cada linha ou serviço de cada empresa” (ARAÚJO, 2012, p.32). De acordo com Araújo:

O atual modelo de transportes predominante nas cidades brasileiras estaria envolvido num ciclo vicioso, como sugere Gomide (2006). O autor afirma que a oferta inadequada de transporte coletivo, além de prejudicar a parcela mais pobre da população, também estimula o uso do transporte individual, que aumenta os níveis de poluição e congestionamentos. Estes, por sua vez, drenam mais recursos para a ampliação e construção de ruas e avenidas. Além disso, o uso ampliado do automóvel favorece a dispersão das atividades na cidade, espalhando-a, o que dificulta a acessibilidade urbana para aqueles que dependem do transporte coletivo. Gomide ressalta que a falta de planejamento e de controle do uso do solo, que ordenasse o desenvolvimento das funções sociais das cidades, provocou uma rápida expansão urbana horizontal – o que aumentou as distâncias a serem percorridas e os custos da provisão dos serviços para as áreas periféricas, onde a oferta se tornou cada vez mais deficitária (ARAÚJO, 2012, p.28).

Devemos pensar no transporte coletivo de maneira abrangente, em uma perspectiva mais ampla, afinal a população em qualquer lugar necessita de prestação de serviço de transporte público coletivo adequado, confiável, rápido, seguro e regular que lhe ofereça a mobilidade e acessibilidade suficiente e necessária para que possa desfrutar das oportunidades de compra, educação, saúde, lazer, emprego e muitas outras atividades.

Vasconcellos (2001) realiza uma análise à respeito da utilização e da acessibilidade financeira dos transportes, a adequação existente ou não entre o período desejado pelo usuário do transporte e os oferecidos pelas empresas responsáveis pelos meios de transportes. “Este conjunto complexo de determinantes faz a acessibilidade um conceito muito mais abrangente do que a mobilidade simples e o único capaz de capturar o padrão de deslocamentos – e da reprodução social – de forma conveniente” (VASCONCELLOS, 2001, p. 41).

Tornar o sistema de transporte um sistema de qualidade geraria maior circulação e melhoraria os deslocamentos urbanos, atendendo diferentes necessidades da população, para isso é necessária a priorização do transporte público coletivo, diminuindo assim as distâncias, o tempo, os custos de deslocamento e o impacto ambiental.

Nesta seção discutimos o transporte coletivo como um problema urbano. Essa análise foi proposta por tratar da questão dos problemas do transporte coletivo no espaço urbano. Um transporte público coletivo eficiente, acessível e de qualidade é uma das soluções para transformar a vida da toda população urbana, principalmente a população pobre, pois é capaz de garantir, segundo Alexandre Gomide (2003):

A acessibilidade à população de todo o espaço urbano, pode aumentar consideravelmente a disponibilidade de renda e tempo dos mais pobres, propiciar o acesso aos serviços sociais básicos (saúde, educação, lazer) e às oportunidades de trabalho. Nesse sentido se entende o transporte coletivo como importante instrumento de combate à pobreza urbana e de promoção da inclusão social (GOMIDE, 2003, p. 8).

3.2 Opção política pelo transporte individual no Brasil e suas implicações socioambientais

O transporte é essencial à população, ele fornece vários tipos de vantagens, proporcionando a circulação das pessoas de bens e serviços, portanto possibilita a promoção das práticas sociais e econômicas esperadas. Porém a utilização dos transportes gera consequências.

Araújo (2012) realiza uma breve retrospectiva a respeito da construção das rodovias e a utilização dos meios de transportes sobre rodas no Brasil utilizando os autores Silva (2005) e Santanna (1991):

O início do século XX foi caracterizado pelas iniciativas de construção das primeiras rodovias, que incentivaram e aumentaram o uso do automóvel nas cidades. Nesta época, também surgiram as primeiras licenças para condutores de automóveis e os primeiros veículos coletivos sobre pneus. No período de 1950 a 1960, a evolução do transporte automobilístico torna-se notória com a conversão da tecnologia ferroviária (bonde elétrico) para a tecnologia rodoviária (veículos de pequeno porte, primeiros operadores de ônibus). Esse processo marcou a reorganização dos transportes e do sistema viário nas cidades com a constituição das primeiras empresas de transporte por ônibus (SILVA, 2005). Assim, ao final do século XX, os transportes públicos por ônibus já haviam se tornado o principal modo de transporte utilizado pela população de baixa renda nas grandes e médias cidades brasileiras (SANTANNA, 1991). Santanna caracteriza o final do Século XX por sua progressiva demanda por transportes coletivos, o que implica a ocorrência de crises no setor. Estas crises criaram impasses no tocante à mobilidade urbana e na qualidade dos serviços prestados, o que levou ao aumento do papel ocupado pelo transporte individual, etc. As demandas por transportes se tornaram cada vez mais crescentes (SILVA, 2005; SANTANNA, 1991 *apud* ARAÚJO, 2012, p. 25).

No Brasil, o responsável pelo transporte coletivo é o município; esse transporte na maior parte das cidades brasileiras não é de qualidade, quem o utiliza é a parcela da população que não possui outra opção mais rápida e acessível de meio de transporte para se deslocar. A falta de oferta de alternativas de mobilidade e de qualidade do transporte urbano faz com que a parcela da população que possui recursos financeiros para obter outros meios de transporte assim o faça. A procura

individual por meios de transportes gera um gigantesco volume de veículos privados nas vias urbanas, o que agrava os problemas de congestionamento nas vias urbanas.

A preferência pela utilização dos meios de transportes é dada aos transportes privados movidos a derivados de petróleo é justificada por se considerar um meio mais eficaz, que proporciona maior flexibilidade, mas esse é o meio de transporte menos eficiente para países de dimensões continentais como o Brasil, gerando os maiores prejuízos às pessoas e às cidades, posto que são altamente poluidores, ineficientes e caros, que acarreta maiores gastos para a cidade. Segundo Souza (2005):

A flexibilidade de deslocamento proporcionada pelo transporte sobre rodas não pode nos cegar quanto ao alto custo econômico [...] Isso não significa que o transporte sobre rodas deva ser draconianamente condenado; significa tão-somente que a ênfase não deve ser dada a ele [...] e o curioso é que essa posição deformada que privilegia a parcela da população que possui automóvel particular, acaba, no fundo, sendo ruim para quase todos, até mesmo para a classe média: não apenas devido aos custos ecológicos, ou porque o custo econômico maior passará nos bolsos dos contribuintes em geral, mas também porque os engarrafamentos, cada vez mais insuportáveis, irão afetar a quase totalidade da população (SOUZA, 2005. p.86-87).

O veículo particular é o grande responsável pelo agravamento da crise do transporte urbano que existe nos municípios brasileiros. A escolha do automóvel como protagonista da vida urbana faz com que a via pública fique sendo considerada como áreas reservadas a circulação de veículos. Nesses espaços é aplicada uma parcela significativa dos recursos do município como, por exemplo, na realização de obras viárias, que acaba servindo a uma parte minoritária da população e conseqüentemente beneficiando a grandes empreiteiras, que são as responsáveis pelas realizações dessas obras.

Os automóveis ocupam a maior parte do espaço viário. De acordo com pesquisa da Confederação Nacional dos Transportes (CNT, 2002), os automóveis privados, apesar de transportarem cerca de 20% dos passageiros nos deslocamentos motorizados, ocupam 60% das vias públicas, enquanto os ônibus, que transportam 70% dos passageiros, ocupam 25% do espaço viário nas cidades pesquisadas (GOMIDE, 2003, p. 27).

Apesar da popularidade do transporte individual, a maior parte da população brasileira depende do transporte coletivo, pois não possui recursos financeiros suficientes para obtenção de veículos particulares. Outro problema apontado por Souza (2005):

É o conjunto de dificuldades vinculadas a um sistema de tráfego ineficiente, antiecológico e caro. A propriedade do veículo particular de transporte de passageiro é evidente no Brasil; ela reflete tanto distorções de mentalidades e defeitos de planejamentos quanto, sem dúvida, da influência da poderosíssima indústria automobilística e seus interesses. Mesmo o transporte coletivo intra-urbano, que tem como clientela básica a população pobre, se baseia quase que exclusivamente em ônibus. Os antigos bondes, que são pequenos trens urbanos cujos trilhos, ao menos em parte, se sobrepõem às vias também utilizadas por automóveis particulares, ônibus e caminhões, desaparecera das cidades brasileiras, sob alegações como a de que eram um entrave ao progresso, a de que atrapalhavam o trânsito e coisas que tais; ironicamente é esse o mesmo tipo de veículo de transporte coletivo de passageiros que, ainda hoje em dia, pode ser encontrado em tantas cidades europeias, e das quais os europeus não abrem mão (SOUZA, 2005. p. 85-86).

Como podemos notar, no dia-a-dia no Brasil o meio de transporte público coletivo mais utilizado é o realizado por ônibus, de acordo com Gomide (2006), citado por Araújo (2012):

Com a promulgação da Constituição Federal de 1988 ficou definido como sendo competência municipal, a organização e a prestação de serviços de transporte coletivo. Em função disto, atualmente a forma predominante de prestação dos serviços é a do ônibus urbano – que vem a ser responsável por mais de 90% da demanda total de transporte coletivo no Brasil – basicamente por meio da delegação à iniciativa privada, e sob planejamento e gestão de órgãos municipais especificamente criados para tais fins. Os metrô e trens urbanos, presentes em determinadas aglomerações urbanas, são prestados por empresas estatais, federais e estaduais, com a exceção do estado do Rio de Janeiro, onde a operação dos serviços de trens e metrô foi entregue sob concessão à iniciativa privada (GOMIDE, 2006 *apud* ARAÚJO, 2012, p. 27).

Seguindo a análise realizada por Gomide (2006), citada na obra de Araújo (2012), em grande parte dos municípios brasileiros, o poder público:

Financiam a infraestrutura viária cujo uso é compartilhado entre ônibus, automóveis e veículos de carga, e a operação é custeada pelas receitas tarifárias – com exceção dos metrô e trens, cuja operação é subsidiada. O principal empecilho existente nas cidades se coloca em torno da fluidez dos automóveis particulares, cuja frota vem crescendo acentuadamente, fazendo com que a maior parte dos recursos destinados aos transportes coletivos seja orientada para atender as demandas associadas ao transporte urbano privado (ARAÚJO, 2012, p. 27).

Seguindo essa análise, e como já mencionado anteriormente, dar prioridade ao veículo particular como meio de transporte individual acarreta em inúmeros problemas como os engarrafamentos, a poluição, os gastos excessivos por parte do poder público na construção e reforma de vias ao invés da priorização do sistema de transporte público coletivo de qualidade e eficiente que melhoraria o uso e a fluidez do espaço, poderia minimizar e muito problemas como os impactos ambientais causados pela utilização de veículos, o da fluidez do trânsito, até mesmo o número de acidentes e também diminuir o tempo de deslocamento. Podemos destacar que como transporte público coletivo normalmente transporta um número muito maior de passageiros que o transporte particular, assim acaba poluindo menos e ocupando menos espaço nas vias. De acordo com Gomide (2003) que analisou a pesquisa da Confederação Nacional dos Transportes (CNT, 2002):

Os automóveis privados, apesar de transportarem cerca de 20% dos passageiros nos deslocamentos motorizados, ocupam 60% das vias públicas, enquanto os ônibus, que transportam 70% dos passageiros, ocupam 25% do espaço viário. [...] Segundo informações da ANTP (2002), a metade dos 200 milhões de deslocamentos que acontecem diariamente nas cidades brasileiras é feita a pé ou por bicicletas. Das viagens motorizadas, 60% são feitas por transporte coletivo (GOMIDE, 2003, p. 27).

De acordo com Adilson Lombardo, Olga Regina Cardoso e Paulo Eduardo Sobreira (acesso em 07 de junho de 2016) em um estudo sobre, mobilidade e sistema de transporte coletivo:

Custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e bens estão entre as diversas ações de planejamento que devem ser previstas pelo sistema de mobilidade urbana, afim de não causar qualquer dano a meio ambiente durante os deslocamentos. Esta premissa do meio ambiente precisa considerar o incentivo à

adoção de energias renováveis e não poluentes buscando utilizar as chamadas tecnologias “limpas”, que não geram poluição e são renováveis. Priorizando ainda o uso do transporte coletivo sobre o individual além de modais não motorizados, que ocupam menor espaço facilitando os aspectos de fluidez. (LOMBARDO, CARDOSO e SOBREIRA, acesso em 07 de junho de 2016, p.13).

Existem muitas implicações ambientais na circulação dos meios de transporte, principalmente dos que estamos tratando nessa pesquisa, que são os sob-rodas movidos a derivados de petróleo. Quanto maior for o número de veículos desse tipo circulando nas vias maior será o impacto e a poluição geradas no meio ambiente. Temos que pensar em meios de transportes sustentáveis que não gerem ainda mais impacto ao solo e a atmosfera:

O conceito de sustentabilidade consiste em um modelo de desenvolvimento sustentável capaz de permitir a satisfação de necessidades de forma que não colocar em risco a possibilidade de futuras gerações virem a satisfazer suas necessidades. [...] O sistema de transporte e mobilidade apresenta fatores com forte impacto no meio ambiente [...] A Conferência das Nações Unidas para o Ambiente e Desenvolvimento (ECO -92), debateu os impactos relativos ao transporte destacando suas inter-relações no meio ambiente. (LOMBARDO, CARDOSO e SOBREIRA, acesso em 07 de junho de 2016, p. 12).

A oferta de meios de transporte públicos coletivos eficientes e de qualidade é um passo importante para iniciar um sistema de transporte que funcione de maneira sustentável. Porém, as políticas municipais servem ao incentivo do automóvel, o que torna o transporte público coletivo pouco atrativo, utilizado apenas por quem não possui outra opção. Devemos pensar em um sistema de transporte urbano que possibilite a inclusão da população no espaço, um sistema que garanta a mobilidade dos usuários.

Essa pesquisa foi realizada justamente para mostrar o quão importante e benéfico é o sistema de transporte público coletivo desde que seja planejado e realizado de maneira eficiente e de qualidade. Já refletimos sobre o urbano, a mobilidade e a acessibilidade de maneira teórica. No capítulo a seguir os resultados empíricos da pesquisa serão apresentados por meio de um estudo de caso, com a análise a respeito dos dados coletados através de entrevistas realizadas com gestor

público municipal e com os usuários dos ônibus como meio de transporte público coletivo no trecho entre o centro urbano da cidade de Campos dos Goytacazes e o distrito de Goitacazes.

4 ANÁLISE DO SISTEMA DE TRANSPORTES PÚBLICO COLETIVO REALIZADO POR ÔNIBUS NO DISTRITO DE GOITACAZES, CAMPOS DOS GOYTACAZES (RJ)

Esse é o principal capítulo da pesquisa, todo o estudo realizado, todos os autores lidos e mencionados para a elaboração desse trabalho foram necessários para que pudesse ser realizado um estudo de caso sobre o transporte público coletivo realizado por ônibus no trecho Centro-Goitacazes. Para a realização desse estudo foram coletados dados primários e secundários, através de matérias de entrevistas realizadas com passageiros e com o diretor técnico do Instituto Municipal de Transporte de Campos dos Goytacazes, com funcionários das empresas de ônibus que realizam o transporte nesse trecho bem como análise de matérias jornalísticas online que tratam da problemática dos transportes em Campos.

4.1 Análise empírica acerca do perfil socioeconômico dos usuários e grau de satisfação com relação ao transporte público coletivo realizado por ônibus no trecho Centro-Goitacazes.

A partir de entrevistas realizadas, esta pesquisa apresenta a avaliação da qualidade do serviço de transporte público urbano realizado por ônibus, segundo a percepção dos usuários no trecho entre o centro do distrito sede e o distrito de Goitacazes, ambos localizados na cidade de Campos dos Goytacazes.

Para entender a escolha da área urbana de Campos como foco da pesquisa deve-se ponderar que Campos dos Goytacazes é a maior cidade do interior do Estado do Rio de Janeiro e, como toda cidade tem um distrito sede o qual é o ponto

de partida dessa pesquisa e Goitacazes é o segundo maior distrito da cidade, a interação entre eles é intensa e o deslocamento da população também.

O distrito de Goitacazes é muito importante para a população da Baixada Campista, pois pode-se encontrar serviços bancários de quatro bancos (Itaú, Santander, Banco do Brasil e Bradesco), serviços médicos e odontológicos, um amplo serviço de comércio que possui filiais de lojas que têm sede no centro urbano, Correios, serviços públicos, cartório, autoescolas, etc.

A mobilidade entre o centro urbano e o distrito é grande por meio do deslocamento diário intenso de veículos. A maior parte da população que precisa realizar esse deslocamento utiliza como meio de transporte o transporte público coletivo. Por isso a escolha desse tema para a realização dessa pesquisa, com foco no transporte público coletivo realizado por ônibus entre o trecho Centro-Goitacazes.

Este é o capítulo é destinado à fase de levantamento dos dados e sua interpretação no que se refere à mobilidade dos usuários do sistema de transporte coletivo realizado por ônibus no trecho entre o Centro urbano da cidade de Campos dos Goytacazes/RJ e o distrito de Goitacazes localizado na Baixada campista.

O presente capítulo aborda como ocorre a mobilidade dos passageiros de ônibus nesse trecho, buscando entender os fatores que interferem diretamente no deslocamento. Foi realizado um levantamento de dados obtidos através de algumas reportagens de jornais locais sobre como se encontra no atual momento a situação do transporte realizado por ônibus no Município de Campos dos Goytacazes e através de entrevistas realizadas com os passageiros que utilizam ônibus como meio de transporte para se locomoverem ao longo do trecho em estudo, e com o presidente do IMTT (Instituto Municipal de Transito e Transporte), Álvaro Oliveira. A partir das entrevistas realizadas na pesquisa de campo buscamos conhecer um pouco a real dificuldade dos usuários do sistema de transporte público.

4.2 Área de estudo e estratégias de coletas de dados primários e secundários

A área de estudo foi o trecho entre a área central urbana do município de Campos dos Goytacazes e o distrito de Goitacazes situado na baixada Campista. As entrevistas foram realizadas com passageiros que se encontravam no terminal Rodoviário Luiz Carlos Prestes, com passageiros que estavam dentro dos ônibus e com os que se encontravam à espera os veículos nos pontos de parada como o ponto final em Goitacazes que fica localizado em uma área conhecida como “ponto da cruz” e o ponto final da linha de ônibus Goitacazes/Bugalho. O terminal Rodoviário Luiz Carlos Prestes foi escolhido por ser o ponto de partida e chegada da maioria das linhas radiais existentes no Município de Campos dos Goytacazes, ele fica localizado na Avenida Nelson de Souza Oliveira, na área conhecida como “Beira Rio”.

4.3 Perfil dos usuários do transporte público coletivo realizado por ônibus no trecho Centro-Goitacazes

O Perfil do usuário será definido através de análise das respostas dadas pelos passageiros entrevistados, com relação às perguntas que abordam: renda familiar; faixa etária; sexo; grau de escolaridade; motivo da viagem e frequência da viagem. Os resultados são apresentados a seguir. Foram realizadas 10 entrevistas (quadro 01).

Quadro 01: Perfil dos usuários do transporte público coletivo realizado por ônibus no trecho Centro-Goitacazes (2016)¹.

Idade	53	54	51	59	41	50	58	55	18	22
Sexo	M	F	F	M	F	F	F	F	M	M
Naturalidade	C.G.	C.G.	S.J.B	C.G.	C.G.	C.G.	C.G.	C.G	C.G	C.G
Escolaridade	E.M	E.M	E.M	E.M	E.F	E.M	E.M	E.M	E.M	E.M
Frequência da viagem	5	3	5	5	1	5	5	5	5	5
Motivo da viagem	Tra.	Com.	Tra.	Tra.	Com.	Tra.	Tra. Est.	Tra.	Est.	Tra.
Horários da viagem	12h 19h	—	7h 13h	7h 13h	—	7h 22h	6h 18h	18h 21h	8h 21h	—
Renda familiar (S.M.)	3	2	2	2	3	3	2	1	3	1 e ½

Fonte: Dados coletados pela autora (2016).

O quadro 02 apresenta os dados sobre a frequência de utilização do serviço de transporte realizado por ônibus do trecho entre o Centro-Goitacazes, ambos localizados na cidade de Campos dos Goytacazes no ano de 2016 em percentuais (%). Mostra que 80% dos usuários entrevistados utilizam esse serviço diariamente.

Quadro 02: Frequência do uso do transporte público coletivo realizado por ônibus no trecho Centro-Goitacazes (2016).

Frequência das viagens	Usuários (%)	Classificação dos usuários
7 a 5 dias da semana	80%	Diários ou frequentes
3 a 4 dias da semana	10%	Médios
1 a 2 dias da semana	10%	Raros

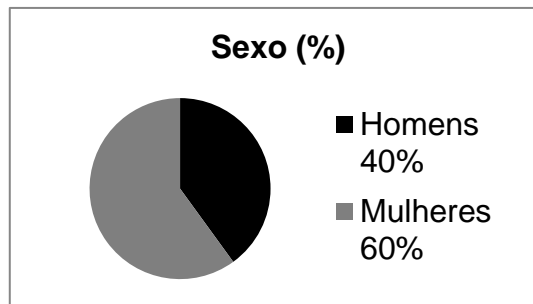
Fonte: Dados coletados pela autora (2016).

Esses dados mostram que a maior parte dos passageiros que utilizam esse meio de transporte tem necessidade de realizar os deslocamentos por meio de transporte público coletivo diariamente.

Em relação à distribuição por sexo, ocorreu uma pequena diferença entre a participação de homens e mulheres na realização das entrevistas, sendo a presença feminina maior que a masculina.

¹ Legenda: M.- masculino; F.- feminino; C.G.- Campos dos Goytacazes; S.J.B.- São João da Barra; E.M.- ensino médio; E.F.- ensino fundamental; Tra.- trabalho; Com.- comércio; Est.- estudo; S.M.- salário mínimo.

Gráfico 01: Sexo dos usuários do transporte público coletivo realizado por ônibus no trecho Centro-Goitacazes (2016).



Fonte: Dados coletados pela autora (2016).

A faixa etária de 80% dos entrevistados se encontra entre 40 e 59 anos e 20% se encontra entre 18 e 22 anos. Com isso podemos notar que de acordo com a pesquisa que a maior parte dos passageiros de transporte público se concentra em uma faixa acima dos 40 sendo que a maior parte desses usuários fazem uso desse meio de transporte para se deslocar de casa ao trabalho, esse dado pode ser um indicador de que os jovens utilizam outros meios de transporte como bicicletas, automóveis, etc.

Com relação à naturalidade dos usuários entrevistados: 100% deles moram na cidade de Campos dos Goytacazes e apenas 10% nasceram em outra cidade, mais especificamente a cidade de São João da Barra e atualmente residem em Campos dos Goytacazes. E algo importante de destacar e que 90% do total de entrevistados são moradores do distrito de Goitacazes.

No que se refere ao grau de escolaridade dos usuários entrevistados que utilizam o serviço de transporte realizado por ônibus no trecho Centro-Goitacazes, 100% dos passageiros concluíram o ensino fundamental e 90% concluiu o ensino médio, nenhum dos entrevistados concluiu ou cursou o ensino superior.

Quadro 03: Nível de escolaridade dos usuários de transporte público coletivo realizado por ônibus no trecho Centro-Goitacazes (2016).

Nível de escolaridade	Usuários (%)
Ensino fundamental completo	10%
Ensino médio completo	90%

Fonte: Dados coletados pela autora (2016).

Os motivos da viagem foram classificados em cinco categorias, sendo eles: educação, trabalho, comércio, saúde e lazer. Compreende-se a partir dos dados

coletados que a maior parcela dos usuários que precisam do transporte público coletivo realizado por ônibus os utilizam diariamente, e a partir das entrevistas podemos analisar que 80% dos passageiros realizam o deslocamento em função de trabalho e estudo, 10% utiliza o transporte apenas para estudo e 20% realizam as viagens em função de comércio, em busca de atendimento médico e lazer.

Em relação à predominância dos horários de utilização do serviço prestado pelas empresas de ônibus durante os períodos de funcionamento normal da frota viária, a partir de informações oferecidas por funcionários das empresas que prestam serviço de transporte e que exercem a função de fiscalizar os horários de partida dos veículos observou-se que há uma concentração entre os horários das 7 às 9 horas da manhã e entre 17 e 19 horas. Esses são os horários chamados de “horários de pico”, e essa concentração de deslocamentos nesses períodos nos mostra que a população se desloca entre suas casas e seus locais de trabalho e o momento em que saem dos trabalhos e voltam para a suas casas.

De acordo com as entrevistas realizadas com os 10 passageiros, levando em consideração que cada passageiro realiza pelo menos duas viagens por dia, utilizando ônibus como meio de transporte, somando um total de 20 viagens realizadas diariamente.

Quadro 04: Horários de deslocamento dos usuários do transporte público coletivo realizado por ônibus no trecho Centro-Goitacazes (2016).

Horários em que os entrevistados realizam as viagens	Deslocamentos em %
6 às 7 horas	20%
12 às 13 horas	15%
17 às 19 horas	20%
21 às 22 horas	15%
Sem horário definido	30%

Fonte: Dados coletados pela autora (2016).

No que se refere à renda familiar mensal dos usuários do transporte público coletivo realizado por ônibus no trecho entre Centro-Goitacazes, a renda foi medida em salários mínimos (que no atual momento é de R\$ 880,00); pode-se verificar que a faixa de renda da maior parte dos usuários entrevistados que utilizam esse meio de transporte é de 2 e 3 salários mínimos.

Quadro 05: Renda familiar dos usuários do transporte público coletivo realizado por ônibus no trecho Centro-Goitacazes.

Renda familiar em salários mínimos	Usuários em (%)
1 salário mínimos	10%
1 salário mínimo e meio	10%
2 salários mínimos	40%
3 salários mínimos	40%

Fonte: Dados coletados pela autora (2016).

De acordo com Gomide (2003) a mobilidade é equivalente à renda, se a renda for alta o grau de mobilidade também será, e se compararmos com tudo o que foi estudado e pesquisado no Brasil a população com maior renda pouco usa o transporte público coletivo, pois possui recursos que as proporcionam a utilização de meios de transporte individuais tais como moto ou carro que lhes possibilita uma maior mobilidade.

O nível de renda familiar mostrado evidencia o baixo poder aquisitivo da população usuária do transporte coletivo. A estreita relação entre mobilidade e renda é um dos fatores determinantes na mobilidade urbana, ao mesmo tempo em que influencia no tipo de transporte utilizado (GOMIDE, 2003 *apud* ARAÚJO, 2012, p. 60).

As entrevistas, ou seja, a coleta de dados primários, foram realizadas em um período em que as empresas responsáveis pela circulação da frota viária no município estavam sem pagar seus funcionários há mais de quatro meses e por isso os motoristas e cobradores de ônibus se encontravam em greve. Durante a realização das entrevistas apenas 30% da frota viária estava em funcionamento, mas as perguntas foram realizadas levando em consideração a circulação diária normal do usuário em períodos sem greve. As entrevistas realizadas com os usuários ocorreram nos dias 07 e 08 de junho de 2016 e a greve já estava acontecendo desde o dia 06 de abril de 2016.

Nessa pesquisa não iremos nos aprofundar à respeito da greve dos rodoviários, mas para conhecer e entender melhor a situação do sistema de transporte público coletivo realizado por ônibus na cidade de Campos dos Goytacazes é necessário que tenhamos algumas informações à respeito dessa greve que interfere profundamente na circulação da população na cidade. As informações encontradas nesse trabalho a respeito dessa greve foram obtidas por

meio de jornais *online*, através de dados oferecidos por funcionários das empresas de ônibus e por dados passados pelos próprios usuários dos ônibus como meio de transporte.

Uma matéria no site do jornal *online* G1 no dia 06/04/2016 anunciava que rodoviários de três empresas iniciam greve em Campos dos Goytacazes, no RJ. Os grevistas reivindicam o pagamento dos salários atrasados, e durante a paralisação apenas 30% da frota está circulando. Segunda a matéria do G1:

Os rodoviários de três empresas de ônibus de Campos dos Goytacazes, no Norte Fluminense, entraram em greve por tempo indeterminado nesta quarta-feira (6). A classe reivindica o pagamento dos salários atrasados e de parcelas do décimo terceiro de 2015. Segundo o sindicato que representa os rodoviários, apenas 30% da frota de cada empresa está circulando. Na manhã desta quarta, foi possível perceber superlotação nas frotas, longas filas de espera para embarque nos ônibus, além da atuação do transporte clandestino. A greve afeta vários bairros da cidade, como o Centro, Jockey, além do subdistrito de Guarus, Santo Amaro e Morro do Coco. A decisão da greve foi tomada durante uma assembleia na última sexta-feira (1º). As empresas de ônibus e o Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Campos (Setranspas) foram procurados, mas ainda não se pronunciaram sobre o caso (G1, acesso em: 14 de junho de 2016).

Após um mês de greve dos rodoviários o site do G1 publicou uma nova matéria a respeito da greve dos rodoviários em Campos dos Goytacazes, no RJ, no mês de abril funcionários de três empresas iniciam paralisação, após um mês de greve funcionários de duas empresas mantem paralisação.

A greve dos rodoviários de Campos dos Goytacazes, no Norte Fluminense, completa um mês nesta sexta-feira (6). Funcionários de duas das três empresas afetadas pelo movimento mantêm a paralisação; a Turisguá e a São Salvador, que têm apenas 30% da frota circulando. Os funcionários reivindicam o pagamento dos salários atrasados e de parcelas do décimo terceiro de 2015. Segundo o Sindicato das Empresas de Transporte de Passageiros de Campos (Setranspas), a previsão é de que os funcionários da empresa São João, que não estão mais paralisados, recebam os salários atrasados de dois meses nesta sexta-feira (6). Não há informações sobre o andamento das negociações das outras duas empresas. Com a greve, é possível perceber superlotação nas frotas, longas filas de espera para embarque nos ônibus, além da atuação do transporte clandestino. A greve afeta vários bairros da cidade,

como o Centro, Jockey, além do subdistrito de Guarus, Santo Amaro, Morro do Coco e Farol de São Tomé. O G1 entrou em contato com a Prefeitura de Campos, que ainda não enviou posicionamento sobre a greve (G1, acesso em 13 de junho de 2016).

Segundo matéria do jornal online URURAU 05 de maio de 2016, as empresas de ônibus alegam que não vem recebendo o repasse da prefeitura por isso não conseguiram pagar os funcionários².

Enquanto a população sofre com a falta de ônibus e com a demora dos poucos que circulam pela cidade de Campos, o acordo entre funcionários e empresas não acontece e a greve que já dura nove dias continua. Cerca de 600 funcionários das empresas São João, São Salvador e Turisguá estão parados desde o último dia 06 devido a falta de pagamento. De acordo com os funcionários os pagamentos em atraso são referentes aos meses de fevereiro, março, além da segunda parcela do 13º da empresa São Salvador. Segundo o presidente do Sindicato dos Trabalhadores em Transportes Rodoviários de Cargas e Passageiros de Campos (SintransCampos), Roberto Virgílio, os funcionários não voltarão ao trabalho enquanto não receberem os salários. “Os ônibus ainda estão parados e com só 30% da frota circulando, como manda a lei. Os empresários não deram nenhum prazo aos funcionários, disseram apenas que não pagaram devido ao débito da prefeitura referente aos meses de setembro, outubro, novembro e dezembro do ano passado”, explicou Roberto. A equipe do Ururau entrou em contato com a Prefeitura de Campos para saber se este débito realmente existe, mas até a publicação desta matéria nenhuma resposta havia sido enviada (URURAU, acesso em 13 de junho de 2016).

Em abril de 2013, segundo o Eduardo Ribeiro, que postou no site da Prefeitura Municipal de Campos dos Goytacazes informações sobre uma reunião realizada na Empresa Municipal de Transportes (EMUT), com os representantes do transporte alternativo de Campos dos Goytacazes, para iniciar o planejamento de como será o processo de licitação para legalizar o transporte público coletivo realizado por vans no município.

O município de Campos tem, atualmente, 297 vans em atividade, na cobertura das diversas linhas disponibilizadas pela Emut e pelos

²A partir de 2009 a prefeitura de Campos dos Goytacazes iniciou um programa “Campos Cidadão” em que moradores da cidade, devidamente cadastrados obtêm o benefício de pagar um valor menor de passagem de ônibus para circular no município, o valor de R\$ 1,00 e a prefeitura fica responsável de fazer o repasse as empresas concessionárias da diferença entre o valor pago pelo usuário e o valor real da passagem (atualmente o valor real da passagem é de R\$ 2,75).

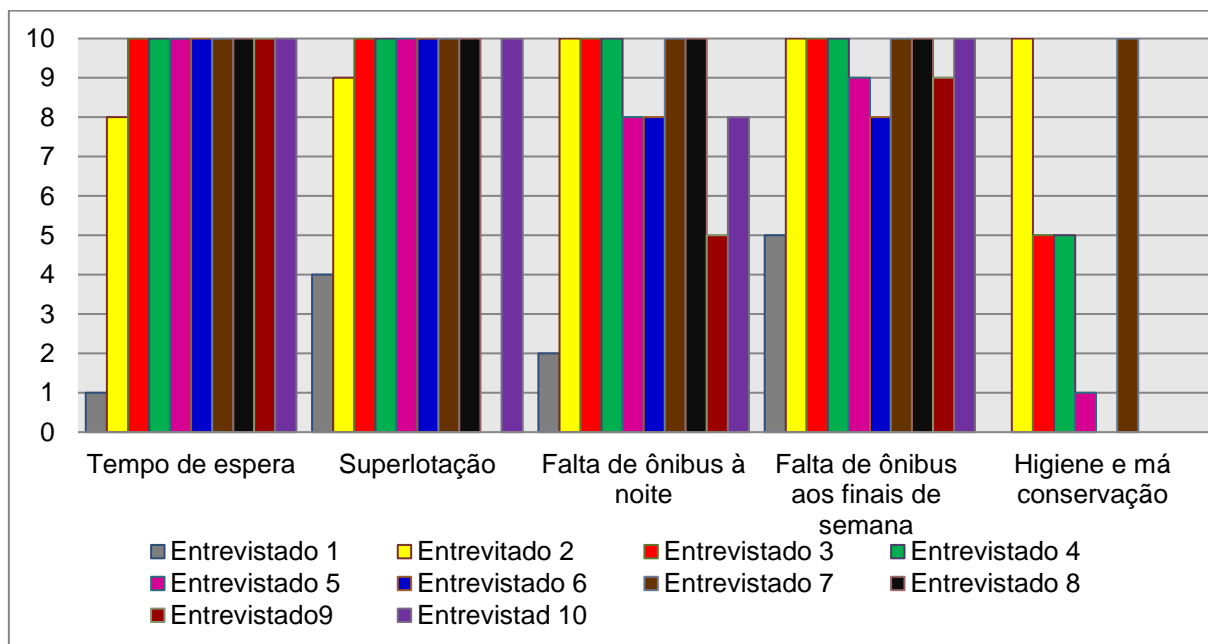
números apresentados pelos permissionários. O número de passageiros transportado, atualmente, chega a 50% do movimento (RIBEIRO, Eduardo, acesso em 14 de junho de 2016).

4.4 Análise da percepção do usuário a respeito dos problemas relacionados ao transporte público coletivo realizado por ônibus no trecho Centro-Goitacazes

Como mencionado anteriormente, mesmo tendo realizado as entrevistas em um período de greve foi solicitado aos passageiros que realizassem uma análise levando em consideração o funcionamento normal dos serviços prestados.

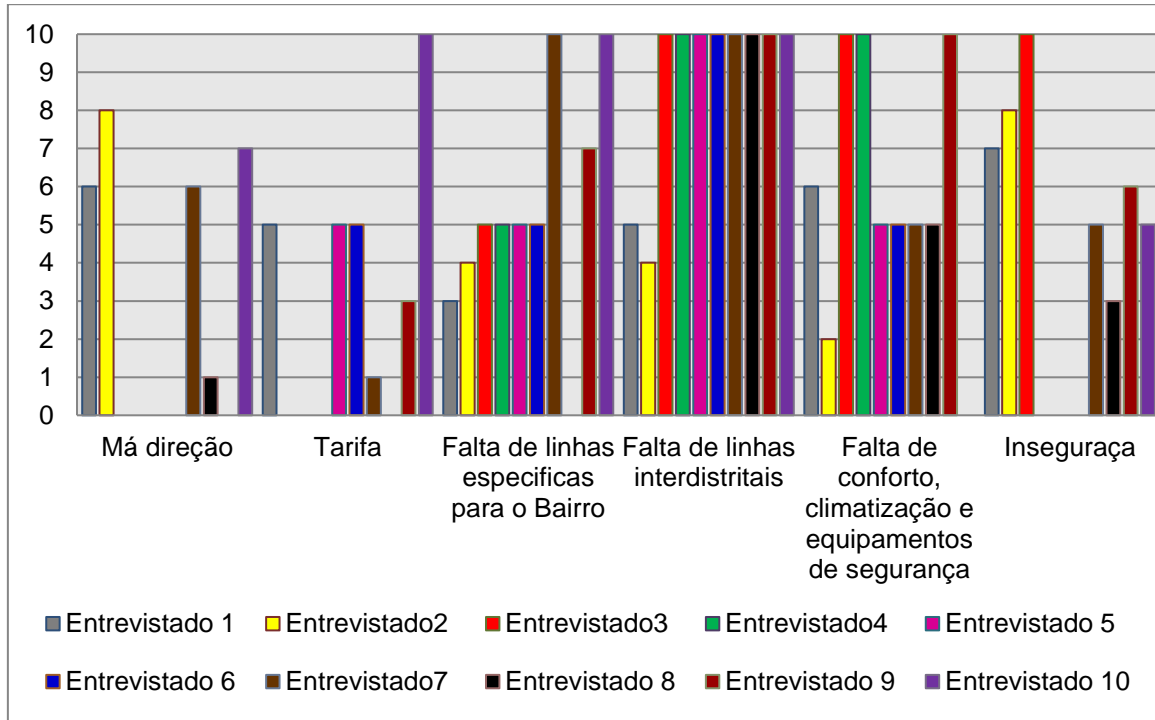
Foi solicitado a cada usuário entrevistado que desse uma nota entre 0 e 10 para cada problema apontado sobre a utilização de ônibus como meio de transporte, sendo 0 considerado que não tem problema e 10 considerado muito problemático.

Gráfico 02: Classificação realizada pelos usuários sobre problemas do transporte público coletivo (problemas de 1 a 5), realizado por ônibus no trecho Centro-Goitacazes (2016).



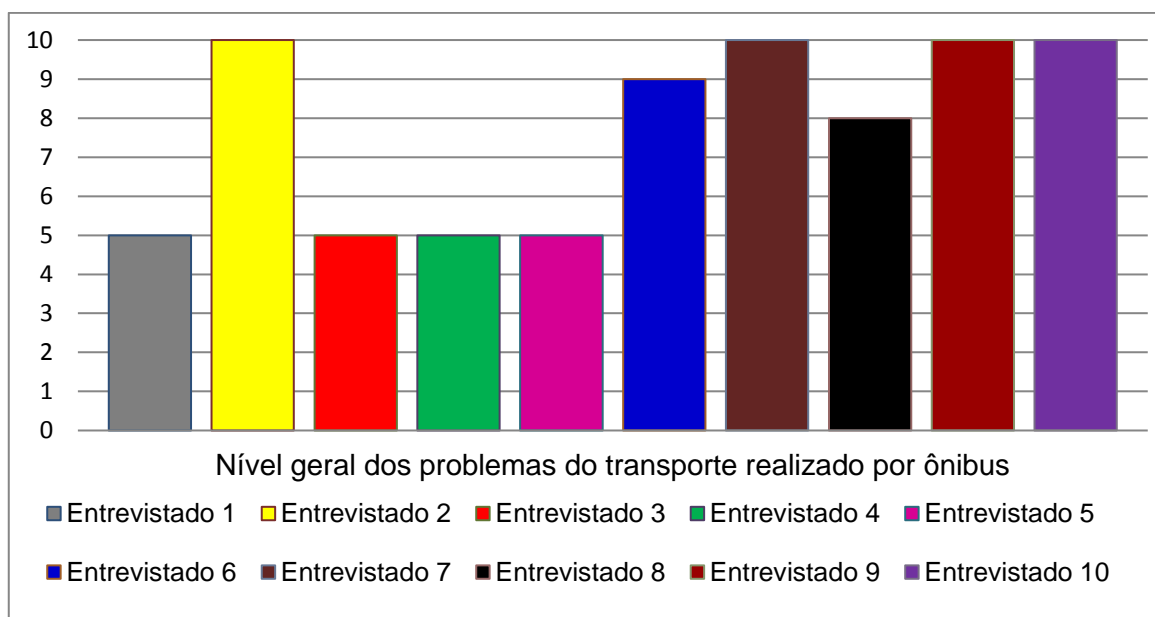
Fonte: Dados coletados pela autora (2016).

Gráfico 03: Classificação realizada pelos usuários sobre problemas do transporte público coletivo (problemas de 6 a 11), realizado por ônibus no trecho Centro-Goitacazes (2016).



Fonte: Dados coletados pela autora (2016).

Gráfico 04: Classificação realizada pelos usuários sobre o nível geral dos problemas do transporte público coletivo realizado por ônibus no trecho Centro-Goitacazes (2016).



Fonte: Dados coletados pela autora (2016)

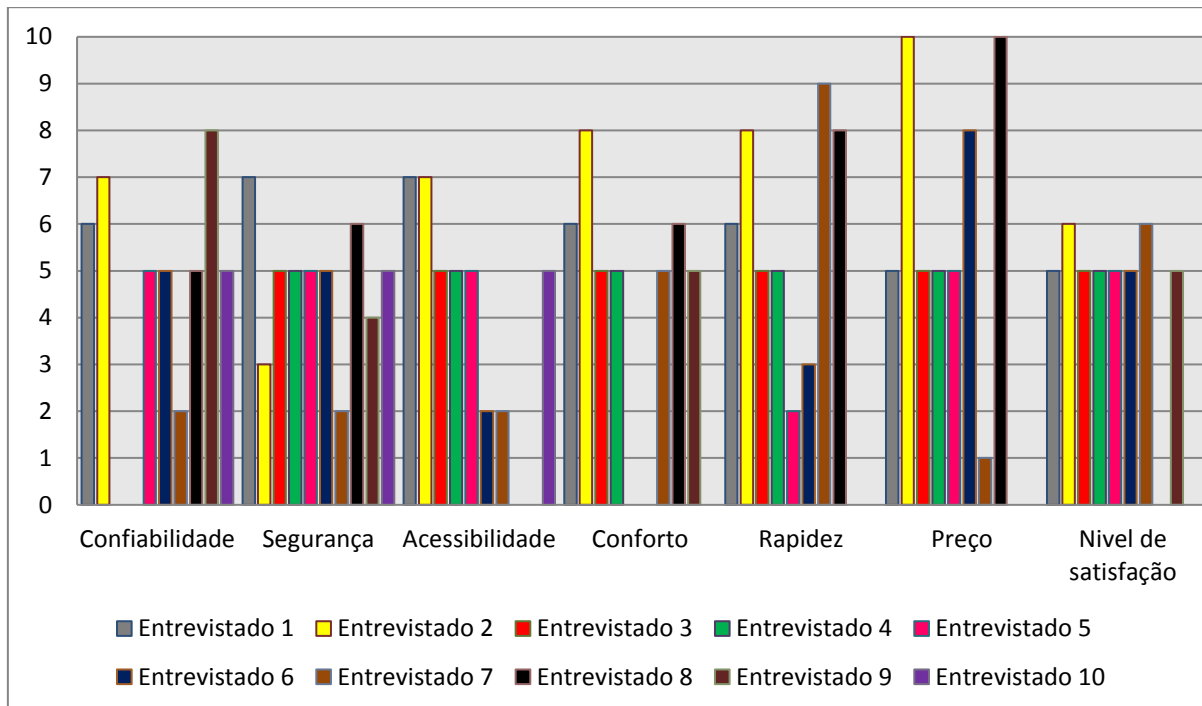
Ao considerar a nota atribuída pelos usuários do transporte público coletivo realizado por ônibus à respeito dos problemas desse meio de transporte, foi possível constatar que o preço da passagem, o tratamento dos motoristas e cobradores de passagem, a direção, calor, equipamentos de segurança, conforto, insegurança com relação assaltos, sujeira e má conservação não são considerados atualmente grandes problemas para os usuários, em Campos dos Goytacazes. Porém, nas entrevistas foram apontados diversos outros problemas.

De acordo com a avaliação dos usuários e com o que foi observado durante a pesquisa, constatamos que as condições de conservação dos ônibus não são as desejáveis apesar de melhorias terem sido feitas nos últimos cinco anos, com a renovação da frota, muitos itens que são considerados relevantes pelos passageiros ainda não foram contemplados. Os veículos em grande parte não possuem segurança, principalmente no que se refere aos passageiros que viajam em pé.

Outras reclamações mais relatadas pelos usuários são de superlotação, demora e também com relação a frequência dos ônibus, a falta de linhas durante o período da noite e aos finais de semana e principalmente a falta de linhas de acesso interno ao distrito, linhas que antes existiam e ligavam o distrito de Goitacazes a outros distritos do Município e que hoje não estão mais em funcionamento, como as linhas Centro-Linha do Limão, Centro-Parque Saraiva que durante o período de funcionamento normal possui apenas dois veículos e que agora no período de greve não possui nenhum veículo em funcionamento, a linha Centro-Goitacazes que atualmente não possui nenhum veículo circulando e a linha Goitacazes-Shopping Estrada que também está em funcionamento. Atualmente no distrito só circulam as linhas Centro-Bugalho, com isso os usuários se encontram dependentes das linhas que apenas passam pelo bairro como Centro-Tocos, Centro-Poço Gordo, Centro-Farol de São Thomé, Centro-Beira do Tai e outras, mas os passageiros do distrito se tornam dependentes principalmente das vans.

Também foi solicitado aos usuários dos ônibus como principal meio de transporte, que eles realizassem uma avaliação das variáveis consideradas nessa pesquisa como mais importantes do transporte. Os passageiros atribuíram uma nota entre 0 e 10 para cada variável, sendo 0 uma nota ruim e 10 uma nota muito boa.

Tabela 05: Classificação realizada pelos passageiros sobre as variáveis do transporte público coletivo realizado por ônibus no trecho Centro-Goitacazes (2016).



Fonte: Dados coletados pela autora (2016).

Seguindo a pontuação dada pelos passageiros a variável apontada como mais importante foi o preço. Assim, 20% dos usuários entrevistados estão totalmente satisfeitos com o valor pago por eles nas passagens, 10% deram a nota 8 que também significa satisfação, 40% deram a nota 5 e 20% classificaram o valor da passagem como ruim dando uma nota menor que 2.

A rapidez foi a variável entre elas que obteve maior número de usuários satisfeitos, com 40% dos usuários tendo classificado a velocidade do transporte como adequada essas são as notas de 6 ou maiores, 20% deram a nota 5 e 40% classificaram como um transporte lento dando uma nota menor que 3.

Com relação ao conforto oferecido pelos ônibus 30% dos entrevistados classificaram como ruim dando a nota zero essa foi a variável com maior número de notas zero, outros 30% classificaram como regular ou bom dando a nota de 6 ou maior e 40% deram a nota 5.

A acessibilidade foi classificada como ruim por 40% dos entrevistados dando a nota de 2 ou menor, outros 40% deram a nota 5 e 20% classificaram como uma boa acessibilidade dando nota 7.

A segurança foi a única variável em que não foi dada nenhuma nota zero, e a que obteve maior número de entrevistados a pontuando com a nota cinco, 50% dos usuários. Além disso, 20% dos passageiros classificaram a segurança oferecida pelo transporte realizado por ônibus como regular ou bom dando uma nota de 6 ou maior e 30% classificaram como ruim dando uma nota menor que três.

Ainda, 30% dos usuários entrevistados classificaram o transporte público coletivo realizado por ônibus como confiável dando uma nota de 6 ou maior, 40% deram a nota 5 e 30% não confiam nesse transporte dando notas dois ou menores que dois.

Através desses dados podemos perceber que o nível de satisfação dos usuários entrevistados com relação ao meio de transporte realizado por ônibus no trecho Centro-Goitacazes não é alto 60% deram a nota 5, 20% a nota 6 e os outros 20% a nota zero. Isso indica que ainda são esperadas pela população muitas melhorias. Com essa pontuação evidenciamos que o nível geral de satisfação dos usuários entrevistados é baixo e que medidas devem ser tomadas para mudar essa situação já que depois de toda essa pesquisa temos a noção da importância do transporte coletivo na vida da população e do baixo nível médio de satisfação dos usuários diante do transporte coletivo ofertado em Campos.

O planejamento, que “sempre remete ao futuro: planejar significa tentar prever a evolução de um fenômeno ou, para dizê-lo de modo menos comprometido com o pensamento convencional, tentar simular os desdobramentos de um processo, com o objetivo de precaver-se contra prováveis problemas” (SOUZA, 2008, p. 46), e a gestão, que “remete ao presente: gerir significa administrar uma situação dentro dos marcos dos recursos presentemente disponíveis e tendo em vista as necessidades imediatas” (SOUZA, 2008, p.46) dos meios de transporte coletivos devem ser feitos para beneficiar e facilitar a vida da população, portanto devem levar em consideração o que os usuários desse definem como prioridade e necessidade para melhor utilização dos meios.

Os dados analisados foram levantados para que haja uma consciência dos problemas que atualmente se encontram no transporte realizado por ônibus nesse trecho, e a intenção desse trabalho é a de que o poder público utilize a avaliação

feita pelo usuário do transporte que consta nessa pesquisa para realizar melhorias no transporte que acarretará benefícios à população como um todo, como uma melhor qualidade no transporte. De acordo com o pensamento de Souza (2008), a população é quem sabe as melhorias que necessitam no dia-a-dia para a obtenção de melhor qualidade de vida:

Uma vez que o caminho democraticamente mais legítimo para se alcançarem mais justiça social e uma melhor qualidade de vida é quando os próprios indivíduos e grupos específicos definem os conteúdos concretos e estabelecem as prioridades com relação a isso, podem-se considerar justiça social e qualidade de vida como subordinados à autonomia individual e coletiva enquanto princípio e parâmetro[...] Mais justiça social e uma melhor qualidade de vida são, de um ponto de vista operacional, parâmetros essenciais do desenvolvimento sócio espacial, que é a autonomia (SOUZA, 2008, p. 66).

Também foi realizada entrevista com o atual diretor técnico do IMTT (Instituto Municipal de Transito e Transporte), Alexandre Santos, para obtenção de dados e também para conseguir um posicionamento do município a respeito da atual situação do transporte público coletivo em Campos dos Goytacazes, mais especificamente no trecho entre Centro-Goitacazes e principalmente sobre o transporte realizado por ônibus.

As perguntas realizadas na entrevista podem ser encontradas no apêndice desta pesquisa, foi bem difícil conseguir a realização da entrevista mesmo com ajuda de funcionários do instituto, levou mais de um mês para obter as respostas às perguntas em que as respostas não estiverem presentes no atual capítulo é porque o entrevistado não possuía as informações necessárias para a elaboração de uma resposta.

Diversos problemas foram apontados pelos usuários do transporte coletivo realizado por ônibus, um dos meios de evidenciar e solucionar alguns desses problemas é através de fiscalização, de acordo com o diretor técnico do IMTT:

“A fiscalização do transporte coletivo realizado por ônibus no município é realizada diariamente pelos agentes de fiscalização”.

De acordo com Araújo em 2012 “a idade média da frota operante diminuiu de 10,75 para 8,02 levando em consideração que não houve uma renovação da frota, mas sim um aumento do número de veículos em circulação” (ARAÚJO, 2012, p. 76), atualmente quatro anos depois conforme o Alexandre Santos:

“A idade média da frota de ônibus em circulação é de 4,8 anos”.

Quando perguntado a respeito dos níveis de conforto, segurança, higiene a resposta do entrevistado foi que:

“Nem todos os ônibus estão dentro dos padrões ideais”.

Segundo o diretor técnico a prefeitura não possui informações da média de passageiro por viagem em cada veículo, o que a prefeitura possui é uma estimativa mensal de passageiros que circulam em toda cidade utilizando ônibus como meio de transporte. Para responder a questão o próprio entrevistado realizou um cálculo com base no valor mensal para obter uma média diária:

“Em todo o município, é apresentada uma média diária de 100.000 passageiros transportados”.

O instituto está ciente que a principal reclamação dos usuários de ônibus como principal meio de transporte, é:

“A falta de regularidade nos horários das viagens” (Entrevista com Alexandre Santos).

Quando questionado das medidas imediatas que estão sendo tomadas pelo instituto para solucionar esse problema o entrevistado respondeu:

“Que a aplicação de multas é a principal medida tomada para solucioná-los”.

Depois de toda a pesquisa realizada para a elaboração desse trabalho, sabe-se que medidas imediatas são importantes, mas também é necessário que haja um planejamento em longo prazo para solucionar todos os problemas à medida do possível, então também foi realizada pergunta se atualmente existe alguma política pública de transporte público que não seja apenas como a atual que é realizada por ônibus e vans, que vá para além desses dois meios de transporte, e a resposta:

“É que atualmente não existe”.

Particularmente essa foi à informação que mais impressionou em toda a entrevista, depois de toda a pesquisa e do conhecimento sobre a importância do planejamento para as cidades, ficar ciente que não existe nenhum projeto ou planejamento a médio e longo prazo para o sistema de transporte público coletivo no município, já que o diretor técnico do Instituto Municipal de Transporte afirma não existir planejamento de melhoria na qualidade do serviço oferecido ao usuário, é realmente preocupante já que sem um planejamento mudanças reais não irão acontecer e a população por hora continuará sofrendo com as carências que esse meio de transporte que lhes é oferecido possui.

O planejamento, que “sempre remete ao futuro: planejar significa tentar prever a evolução de um fenômeno ou, para dizê-lo de modo menos comprometido com o pensamento convencional, tentar simular os desdobramentos de um processo, com o objetivo de precaver-se contra prováveis problemas” (SOUZA, 2008, p. 46), e a gestão, que “remete ao presente: gerir significa administrar uma situação dentro dos marcos dos recursos presentemente disponíveis e tendo em vista as necessidades imediatas” (SOUZA, 2008, p.46) dos meios de transporte coletivos devem ser feitos para beneficiar e facilitar a vida da população, portanto devem levar em consideração o que os usuários desse definem como prioridade e necessidade para melhor utilização dos meios e esse é o objetivo dessa pesquisa.

5 CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este trabalho abordou a questão do transporte público coletivo realizado por ônibus no distrito de Goitacazes, em Campos dos Goytacazes. Para tal, foram consideradas as diferentes abordagens sobre o tema entendendo o papel dos transportes na circulação da população, como suporte teórico sobre o tema relacionado ao espaço urbano, à mobilidade urbana e ao transporte público coletivo.

Nessa pesquisa, buscamos fazer uma análise da mobilidade espacial e transporte público coletivo realizado por ônibus entre o centro urbano da cidade de Campos dos Goytacazes e o distrito de Goitacazes. Os dados observados nesse trabalho nos apontam que, apesar das melhorias que foram feitas nos últimos cinco anos, com relação à frota de ônibus, à prestação desse serviço ainda apresenta inúmeras deficiências. Segundo as informações levantadas muitos elementos importantes ainda não foram concebidos, tais como segurança nos veículos, sobretudo no que diz respeito ao passageiro que viaja em pé, superlotação, tempo de espera, frequência dos ônibus e falta de linhas o que acabam comprometendo a circulação da população.

Todas as informações dessa pesquisa foram apresentadas para que haja uma consciência dos problemas no transporte realizado por ônibus nesse trecho, e a intenção desse trabalho é a de que o poder público utilize a avaliação feita pelo usuário do transporte que consta nessa pesquisa, para realizar melhorias no transporte não somente do distrito de Goitacazes, mas para outras áreas do município, visto que acarretará benefícios à população como um todo, como uma melhor qualidade no transporte.

Considerando os objetivos propostos no início desse trabalho e seus resultados, foi realizada uma análise à respeito das questões relacionadas ao estado em que se encontra a frota de ônibus e dos serviços prestados, o tempo de espera dos cidadãos de Goitacazes pelo transporte e surpreendentemente ao considerar a nota atribuída pelos usuários do transporte público coletivo realizado por ônibus à

respeito dos problemas desse meio de transporte, foi possível constatar que o preço da passagem, o tratamento dos motoristas e cobradores de passagem, a direção, calor, equipamentos de segurança, conforto, insegurança com relação assaltos, sujeira e má conservação não são considerados pelos passageiros no momento questões tão relevantes, em Campos dos Goytacazes. Porém, nas entrevistas foram apontados pelos usuários desse meio de transporte diversos outros problemas, tais como a falta de segurança no transporte dos usuários, superlotação, ausência de linhas que antes funcionavam e atualmente não estão em circulação e principalmente o número de veículos que circulam que segundo os usuários é insuficiente e esse é o principal fator que gerou o crescimento do transporte por meio de vans que antes eram informais e acabaram se formalizando como transporte alternativo, tornando-se o principal meio de transporte da maior parte da população de Goitacazes para o distrito sede e outros bairros e distritos de Campos dos Goytacazes.

E também teve por objetivo realizar avaliações da qualidade do transporte coletivo ofertado a população, através dos dados levantados perceber-se que o nível de satisfação dos usuários entrevistados com relação ao meio de transporte realizado por ônibus no trecho Centro-Goitacazes não é alto, esse é um indicador de que ainda são esperadas pela população muitas melhorias.

Assim, concluímos que apesar de melhorias terem sido realizadas, ainda falta muito para tornar esse um meio de transporte atrativo para a população. Esse trabalho foi realizado também com o intuito de refletir sobre o quão importante e benéfico é o sistema de transporte público coletivo desde que seja planejado e realizado de maneira eficiente e de qualidade.

Sugere-se propor a melhorias no sistema de transporte coletivo voltada para renovação e aumento da frota de veículos que oferecem esse tipo de serviço, para que autoridades públicas e as empresas de ônibus da cidade possam viabilizar um serviço que atenda os interesses dos passageiros através da necessidade apontada pelos entrevistados como conforto e segurança aos passageiros. Considera-se que a partir dessa mudanças esse tipo de transporte pode até se tornar atrativo ônibus para a população que faz uso do transporte individual, fazendo com que menos carros circulem ajudando muito no tráfego da cidade a oferta de meios de transporte

públicos coletivos eficientes e de qualidade é um passo importante para iniciar um sistema de transporte que funcione de maneira sustentável e gerando menores impactos negativos ao meio ambiente, à circulação urbana, à mobilidade dos usuários e à acessibilidade da população melhorariam, assegurando assim o próprio direito à cidade a todos.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS:

- ARAÚJO, Isroberta Rosa. *Mobilidade urbana e políticas públicas no município de Campos dos Goytacazes: um estudo da Política dos Transportes a um Real*. 2012. 84f. Dissertação (Políticas Sociais) - Programa de Pós-Graduação em Políticas Sociais, Universidade Estadual do Norte Fluminense, 2012.
- BRITO, Fausto; PINHO, Breno A. T. D. *A dinâmica do processo de urbanização no Brasil, 1940-2010*. Textos para discussão nº 464. Belo Horizonte, Cedeplar, 2012.
- CARDOSO, C. E. P. *Análise do transporte coletivo urbano sob a ótica dos riscos e carências sociais*. Tese de doutorado, Programa de Pós-graduação em Serviço Social, Pontifícia Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 2008.
- CORRÊA, Roberto Lobato. *O espaço Urbano*. São Paulo: Ática, 1989.
- GIANESI, I. N.; CORRÊA, H. L. *Administração estratégica de serviços: operações para satisfação do cliente*. 1. ed. São Paulo. Atlas, 2009.
- GOMIDE, Alexandre de Ávila. T.D *Transporte Urbano e Inclusão Social: Elementos para Políticas Públicas*. Textos para discussão nº 0960. Brasília, 2003.
- G1 Norte Fluminense, *Greve dos rodoviários em Campos, RJ, completa um mês*. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rj/norte-fluminense/noticia/2016/05/greve-dos-rodoviaros-em-campos-rj-completa-um-mes.html>>. Acesso em: 13 de junho de 2016.
- G1 Norte Fluminense. *Rodoviários de três empresas entram em greve em Campos, no RJ*. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rj/norte-fluminense/noticia/2016/04/rodoviaros-de-tres-empresas-entram-em-greve-em-campos-no-rj.html>>. Acesso em: 14 de junho de 2016.
- G1 Norte Fluminense. *Tarifas de vans em Campos, RJ, também são reajustadas para R\$ 2,75*. Disponível em: <<http://g1.globo.com/rj/norte-fluminense/noticia/2015/10/tarifas-de-vans-em-campos-rj-tambem-sao-reajustadas-para-r-275.html>>. Acesso em: 05 de junho de 2016.
- LEFEBVRE, Henri. *A revolução Urbana*. Belo Horizonte: UFMG, 2008.
- LIMONAD, Ester. *Reflexões sobre o espaço urbano, o urbano e a urbanização*. GEOgraphia (UFF), 1999.
- LOMBARDO, Adilson; CARDOSO, Olga R.; SOBREIRA, Paulo E. *Mobilidade e sistema de transporte coletivo*. Disponível em: <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:LWAXfXp8E_sJ:www.opet.com.br/faculdade/revista-cc-adm/pdf/n7/MOBILIDADE-E-SISTEMA-DE-TRANSPORTE-COLETIVO.pdf+&cd=1&hl=pt-BR&ct=clnk&gl=br>. Acesso em: 07 de junho de 2016.
- MARICATO, Ermínia. *Metrópole, legislação e desigualdade*. Estudos avançados 17 (48), 2003.
- NTU. ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS (2009). *Avaliação Comparativa da Modalidades de Transporte público coletivo urbano*. Disponível em: <<http://www.ntu.ogr.br>>.

RIBEIRO, Eduardo. *Alternativos: reunião na Emut começa a discutir licitação*. Disponível em: <http://www.campos.rj.gov.br/exibirNoticia.php?id_noticia=18035>. Acesso em: 14 de junho de 2016.

ROLNIK, Raquel. *O que é a cidade a cidade*. São Paulo: Brasiliense, 2004.

SANTOS, Milton. *Urbanização Brasileira*. São Paulo: Hucitec, 1993.

SOUZA, Marcelo Lopes de. *ABC do Desenvolvimento Urbano*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2005.

_____. *Mudar a Cidade: uma introdução crítica ao planejamento urbano e à gestão urbanas*. 5 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2008.

SPOSITO, Eliseu Saverio. *Redes e Cidades*. São Paulo: UNESP, 2008.

SPOSITO, M. E. B. A urbanização da sociedade: reflexões para um debate sobre novas formas espaciais. In: DAMIANI, A. L.; SEABRA, O. C. de L., CARLOS, A. F. A. (Orgs.). *O espaço no fim de século: a nova raridade*. São Paulo: Contexto, 1999, p. 85.

Urural. *Empresários de ônibus alegam falta de repasse da Prefeitura*. Disponível em: <http://novosite.ururau.com.br/cidades/ae0c1801d91a241b00935b0d197302c487ee090c_e mpresarios_de_onibus_alegam_falta_de_repasse_da_prefeitura>. Acesso em: 13 de junho de 2016.

VASCONCELOS, E. A. *O que é o trânsito*. São Paulo: Brasiliense, 1985.

_____. *Transporte Urbano, Espaço e Equidade: Análise das Políticas Públicas*. São Paulo: FAPESP: Ed. Unidas, 2001.

_____. *A cidade, o transporte e o trânsito*. São Paulo: Prolivros, 2005.

_____. *O que é trânsito*. São Paulo: Brasiliense, 1998, 120 p. (Coleção primeiros passos).

VILLAÇA, Flavio. *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo: Nobel/FAPESP, 1998.

APÊNDICE A: Roteiro de entrevista realizada com passageiros que utilizam o transporte público coletivo realizado por ônibus no trecho Centro-Goitacazes.

Esta pesquisa tem como objetivo identificar as principais eficiências e deficiências do transporte coletivo que realiza o deslocamento entre Centro e Goitacazes na Baixada Campista (distrito de Goitacazes).

- Dados do passageiro:

Idade:

Sexo:

Naturalidade:

Escolaridade:

Frequência de viagem:

Motivo de viagem:

Horários regulares de viagem:

Renda familiar:

- Avaliação dos usuários a respeito dos problemas relacionados ao transporte realizado por ônibus em uma escala de 0 a 10, sendo 0 transporte sem problemas e 10 um transporte extremamente problemático:

Problemas do transporte coletivo realizado por ônibus	Nota de 0-10
1. Demora	
2. Super lotação	
3. Falta de ônibus à noite	
4. Falta de ônibus aos finais de semana	
5. Maltrato por parte de motoristas e trocadores	
6. Sujeira e má conservação	
7. Má direção	
8. Preço	
9. Falta de linhas e serviços de acesso ao bairro de Goitacazes	

10. Falta de linhas e serviços de acesso a bairros do distrito sede de Campos dos Goytacazes	
11. Calor, falta de conforto e equipamentos de segurança	
12. Insegurança com relação a assaltos	
13. Nível dos problemas do transporte realizado por ônibus	

- Avaliação dos usuários a respeito das variáveis mais importantes do transporte, em uma escala de 0 a 10, sendo 0 extremamente insatisfeito e 10 totalmente satisfeito:

Atributos	Notas de 0-10
Confiabilidade	
Segurança	
Acessibilidade	
Conforto	
Rapidez	
Preço	
Nível de satisfação geral em relação ao transporte	

- Sugestões de melhorias no transporte:

APÊNDICE B: Roteiro de entrevista realizada com o presidente do Instituto Municipal de Transito e Transporte (IMTT).

Esta pesquisa tem como objetivo de realizar o levantamento do quantitativo da frota viária de ônibus que realiza o percurso do Centro ao distrito de Goitacazes, identificando as condições e a qualidade dos ônibus que realizam o percurso no trecho.

Como e com que frequência são realizadas ações fiscalização do transporte coletivo realizado por ônibus no município?

Qual é a Idade média da frota em circulação?

Os níveis de conforto, de segurança, higiene da frota de ônibus estão dentro dos considerados ideais?

Qual é a média de passageiros por viagem em cada veículo que circula no trecho Centro-Goytacazes?

Quais são as principais reclamações dos usuários sobre o transporte público coletivo?

Quais as medidas que estão sendo tomadas para solucionar-los no presente?

O transporte público coletivo só é contemplado pelo modal rodoviário, que atende 100% da demanda gerada pela cidade. Desses 100% qual é o percentual atendido por ônibus?

No bairro Goitacazes vem ocorrendo reformas na estrutura urbana mais não no sistema viário. Existem planos de mudanças no sistema específicas para o trecho em questão (Centro-Goitacazes)?

Existe a comprovação (em percentuais) se houve aumento do número de passageiros transportados por ônibus no trecho indicado na questão acima após a implementação do programa de passagem a um real?

Existe algum projeto ou planejamento de melhoria na quantidade e na qualidade de veículos coletivos ou outras formas de viabilizar o transporte coletivo que vise não apenas um serviço de melhor qualidade não apenas para quem já o utiliza mais para também atrair usuários de outros meios de transporte individuais, fazendo com que eles optem pela utilização do transporte coletivo?

Existe hoje alguma política pública de transporte coletivo em Campos para além do transporte público realizado por ônibus e vans?

APÊNDICE C: Ofício enviado ao IMTT para a realização da entrevista.

Campos dos Goytacazes-RJ, 13 de junho de 2016.

Ao Sr. Presidente do Instituto Municipal de Transito e Transporte (IMTT).

Ref. Solicitação de entrevista.

Prezado presidente Carlos Filipe Mocaiber Lopes.

Venho por meio deste, solicitar à V.Sa a oportunidade de uma entrevista, sou aluna do curso de Licenciatura em Geografia do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia Fluminense e tenho como tema do trabalho de conclusão de curso a Mobilidade espacial e transporte público coletivo realizado por ônibus entre o trecho Centro-Goitacazes distrito localizado na Baixada Campista.

Certo do deferimento do pedido aguardo contato.

Atenciosamente,

Queila Mariana Leal de Freitas.

Estudante de Licenciatura em Geografia do IFF.

Matrícula 201121050344.