



UNIVERSIDADE TECNOLÓGICA FEDERAL DO PARANÁ
DIRETORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO
ESPECIALIZAÇÃO EM GESTÃO PÚBLICA



NATASHA BITTENCOURT SEVILLA

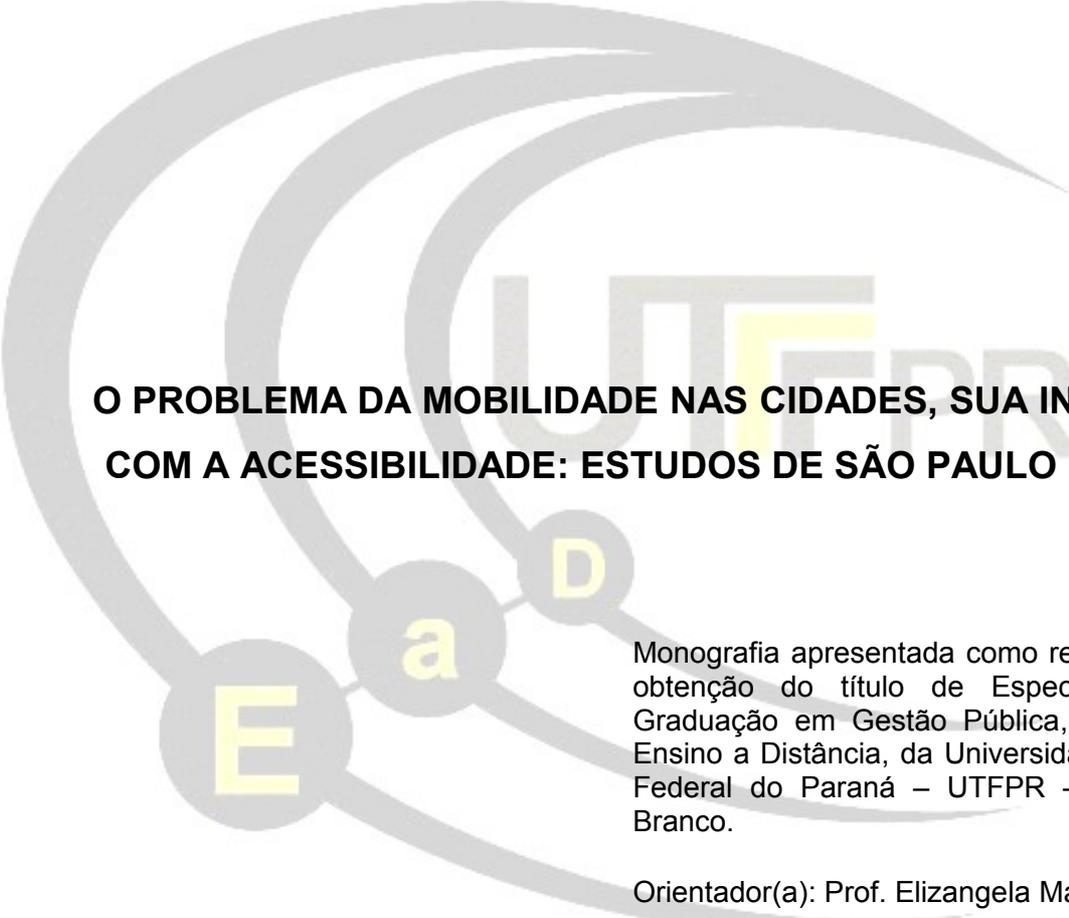
**O PROBLEMA DA MOBILIDADE NAS CIDADES E SUA INTERAÇÃO
COM A ACESSIBILIDADE: ESTUDOS DE SÃO PAULO E ITAPEVI**

MONOGRAFIA DE ESPECIALIZAÇÃO

PATO BRANCO

2014

NATASHA BITTENCOURT SEVILLA



**O PROBLEMA DA MOBILIDADE NAS CIDADES, SUA INTERAÇÃO
COM A ACESSIBILIDADE: ESTUDOS DE SÃO PAULO E ITAPEVI**

Monografia apresentada como requisito parcial à obtenção do título de Especialista na Pós Graduação em Gestão Pública, Modalidade de Ensino a Distância, da Universidade Tecnológica Federal do Paraná – UTFPR – *Câmpus* Pato Branco.

Orientador(a): Prof. Elizangela Mara Carvalheiro.

EDUCAÇÃO À DISTÂNCIA

PATO BRANCO

2014



TERMO DE APROVAÇÃO

O PROBLEMA DA MOBILIDADE NAS CIDADES, SUA INTERAÇÃO COM A ACESSIBILIDADE: ESTUDOS DE SÃO PAULO E ITAPEVI

Por

NATASHA BITTENCOURT SEVILLA

Esta monografia foi apresentada às 08:00h do dia 20 de março de 2014 como requisito parcial para a obtenção do título de Especialista no Curso de Especialização em Gestão Pública, Modalidade de Ensino a Distância, da Universidade Tecnológica Federal do Paraná, *Câmpus* Pato Branco. O candidato foi arguido pela Banca Examinadora composta pelos professores abaixo assinados. Após deliberação, a Banca Examinadora considerou o trabalho aprovado

Prof^a. Elizangela Mara Carvalheiro
UTFPR – *Câmpus* Pato Branco
(orientadora)

Prof Dr. Liliane Canopf
UTFPR – *Câmpus* Pato Branco

Prof Dr. Augusto Faber Flores
UTFPR – *Câmpus* Pato Branco

Dedico ao meu marido,
minha mãe e meu pai lá de cima,
por serem as pessoas
mais importantes da minha vida

AGRADECIMENTOS

À Deus pelo dom da vida, pela fé e perseverança para vencer os obstáculos.

Aos meus pais, pela orientação, dedicação e incentivo nessa fase do curso de pós-graduação e durante toda minha vida.

À minha orientadora professora Elizangela Mara Carvalheiro que me orientou, pela sua disponibilidade, interesse e receptividade com que me recebeu e pela prestabilidade com que me ajudou.

Agradeço aos pesquisadores e professores do curso de Especialização em Gestão Pública, professores da UTFPR, *Campus* Pato Branco.

Agradeço aos tutores presenciais e a distância que nos auxiliaram no decorrer da pós-graduação.

Enfim, sou grata a todos que contribuíram de forma direta ou indireta para realização desta monografia.

“O homem é do tamanho do seu sonho”.

(FERNANDO PESSOA)

RESUMO

SEVILLA, NATASHA BITTENCOURT, O PROBLEMA DA MOBILIDADE NAS CIDADES, SUA INTERAÇÃO COM A ACESSIBILIDADE: ESTUDOS DE SÃO PAULO E ITAPEVI CASO DO MUNICÍPIO DE ITAPEVI, 2014, 70 folhas. Monografia (Especialização Gestão Pública). Universidade Tecnológica Federal do Paraná, Pato Branco, 2014.

Este trabalho teve como temática procurar trazer as situações problema existentes referente a mobilidade nos grandes centros, passando pelo problema do trânsito tanto de carros particulares, como no transporte público, a interação com a acessibilidade em foco no Município de Itapevi. Foram efetuados levantamentos juntos aos sites, órgãos competentes quanto ao total da população, frota de veículos, projetos de melhorias de políticas públicas que estão sendo implantados para melhor atender ao usuário, melhorando seu deslocamento de um ponto para outro da cidade. Foi realizada pesquisa nas cidades de São Paulo e Itapevi com os usuários de transporte público analisando quais são as suas principais queixas, quanto tempo demoram para se deslocar ao trabalho, lazer e estudo, qual meio de transporte do que mais se utiliza e grau de satisfação com o mesmo. Os resultados foi uma comparação entre as políticas adotadas nas cidades bem como uma visualização dos principais problemas enfrentados pelos usuários de ambas as cidades.

Palavras-chave: mobilidade urbana, acessibilidade, formas de transporte.

ABSTRACT

SEVILLA, NATASHA BITTENCOURT, THE PROBLEM OF MOBILITY IN CITIES, ITS INTERACTION WITH THE ACCESSIBILITY: STUDIES OF THE SÃO PAULO AND ITAPEVI, 2013, 70 folhas. Monografia (Especialização Gestão Pública). Universidade Tecnológica Federal do Paraná, Pato Branco, 2013.

This work was themed as seeking to bring the existing problem situations related to mobility in large cities, the problem of passing traffic both private cars as public transport, interaction with focus on accessibility in the City of Itapevi. Surveys were conducted at sites together, competent bodies as the total population, vehicle fleet, projects to improve public policies that are being implemented to better serve the user, improving their displacement from one point to another city. A survey was conducted in the cities of São Paulo and Itapevi with public transport users analyzing what are their main complaints, how long it takes to travel to work, leisure and study, which means of transport that best uses and satisfaction with the same. The result was a comparison between the policies adopted in the cities as well as a preview of the main problems faced by users of both cities.

Keywords: urban mobility, accessibility, forms of transportation.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Interdependência: cidade/sociedade/deslocamento urbano e meios de transporte.....	09
Figura 2 - Competências/atribuições do Governos Federal, Estadual e Municipal....	12
Figura 3 – Mapa da região oeste do Estado de São Paulo.....	22
Figura 4 – Trânsito da marginal Pinheiros - SP.....	27
Figura 5 – Mapa do rodízio municipal na cidade de São Paulo.....	28
Figura 6 – Foto das vias de restrição de caminhões na cidade de São Paulo.....	29
Figura 7 - Foto da ciclofaixa do Rio Pinheiros.....	30
Figura 8 - Foto da ciclofaixa de lazer da cidade de São Paulo.....	30
Figura 9 - Mapa das estações do metro de São Paulo com bicicletários.....	31
Figura 10 - Transito na Av. 23 de maio na cidade de São Paulo.....	32
Figura 11 – Veículo utilizado para serviço de atendimento especial.....	35
Figura 12 – Modelo de como as calçadas devem ser.....	36
Figura 13 – Foto do projeto básico de melhorias viárias.....	41
Figura 14 - Exemplo de placa indicativa na cidade de Itapevi.....	42
Figura 15 – Foto do elevador existente na estação de trem de Itapevi.....	43
Figura 16 – Foto da estação de trem de Itapevi placa indicativa	43
Figura 17 - Foto da placa indicativa da restrição de caminhões em Itapevi.....	44
Figura 18 - Foto do ponto de ônibus situado na estação de trem de Itapevi.....	44

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO.....	03
1.1 JUSTIFICATIVA	05
1.2 OBJETIVO GERAL.....	07
1.2.1 OS OBJETIVOS ESPECIFICOS.....	07
2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	08
2.1 O PROBLEMA DA MOBILIDADE URBANA	08
2.1.1 Plano Nacional de Mobilidade Urbana	10
2.2 TRANSPORTE URBANO NO BRASIL	14
2.2.1 A interação entre mobilidade e acessibilidade nos Municípios.....	17
3 PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS DA PESQUISA.....	22
3.1 LOCAL DA PESQUISA OU LOCAL DO ESTUDO	22
3.2 TIPO DE PESQUISA OU TÉCNICAS DE PESQUISA.....	23
3.3 COLETA DE DADOS.....	24
3.4 ANÁLISE DE DADOS.....	25
4. RESULTADOS DA PESQUISA.....	26
4.1 APONTAMENTOS GERAIS A MOBILIDADE.....	26
4.1.1 A Cidade de São Paulo.....	26
4.1.2 A Cidade de Itapevi.....	33
4.2. A QUESTÃO DA ACESSIBILIDADE NO CONTEXTO DA MOBILIDADE DOS MUNICÍPIOS.....	34
4.2.1 Caracterização da Cidade de São Paulo.....	34
4.2.2 Caracterização da Cidade de Itapevi.....	37
4.3 O TRANSPORTE PÚBLICO NOS MUNICÍPIOS DE ITAPEVI E SÃO PAULO..	37
4.3.1 Transporte público em São Paulo.....	37
4.3.2 Transporte público em Itapevi.....	39
4.3.3 Apontamentos dos usuários do transporte coletivo: destaque para os cadeirantes.....	45
4.4 Comparando o resultado das duas cidades.....	49
CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	50
REFERÊNCIAS	53
APENDICE I.....	56

1 INTRODUÇÃO

Com o crescimento demográfico e territorial das cidades e o processo de globalização a questão da mobilidade nos grandes centros surge como um desafio aos governos em todas as esferas, seja federal, estadual e municipal, visto que a mobilidade reflete tanto em uma melhor qualidade de vida para o cidadão como também no desenvolvimento das cidades.

O que se constata no século XXI é um exacerbado crescimento da população, aumento desenfreado da oferta de carros e do inchaço urbano, resultando no fato de que ter um carro não é mais sinônimo de autonomia, velocidade e conforto. O tempo que se gasta parado no trânsito afeta a qualidade de vida dos indivíduos. Como ressaltou Rebouças (2013), nos últimos dez anos, a frota de veículos no Brasil aumentou em 400%.

De acordo com o portal do Detran/SP¹ a frota de veículos na capital em 2013 totalizou 7.577.216 veículos, sendo que o número inclui todos os tipos de veículos como ônibus, micro-ônibus, motocicletas, motonetas, semi reboque caminhões entre outros. A população da cidade de São Paulo de acordo com dados do portal da cidade com fonte do IBGE² é de 10.886.518 habitantes, ou seja, a média seria de 1,44 veículo por habitante circulando na cidade. Esse número grande de carros dificulta por demais o deslocamento na mesma, sendo necessário por parte do governo, em especial o municipal políticas públicas para melhorar a mobilidade da população, com condições de deslocamento promovendo o incentivo ao transporte público para melhoria inclusive da qualidade de vida da população, diminuindo a poluição já existente.

A acessibilidade no transporte público está assegurada nas leis 10.048 e 10.098 de 2000, porém é necessário que o governo promova ações e faça as devidas adequações para que tal direito seja de fato exercido para aqueles que dele necessitam, como por exemplo no caso dos cadeirantes. É preciso que os ônibus /

¹ Informação do site: <http://www.detran.sp.gov.br/wps/portal/detran/odetran/estatisticasdotransito/sa-frota+de+veiculos?n=84c5bb26-a10b-4072-9f12-54af70655f9f&useDefaultText=1&useDefaultDesc=1>. Acesso: 01/02/14.

²Informação do site <http://www.cidadedesaopaulo.com/sp/br/sao-paulo-em-numeros>. Acesso: 01/02/14

metrôs estejam adaptados para recebê-los, que exista uma frota viável a atender a essa parcela da população, que haja também calçadas adequadas para que estes consigam se deslocar pelas ruas, conseguindo ter liberdade de ir e vir limitar seu deslocamento em virtude da sua limitação de locomoção em virtude da cadeira de rodas.

Na cidade de Itapevi, o qual é foco do presente trabalho, tal Município se encontra localizado na Região Oeste do Estado de São Paulo, há 35 km da Capital, temos que de acordo com dados obtidos diretamente junto ao DEMUTRAN – Departamento Municipal de Trânsito de Transito do Município a frota de veículos incluindo todos os tipos (ônibus, carros, motos etc) totaliza 78.846, dados do ano de 2013, sendo que de acordo com dados do IBGE³ a população é de 200.769 habitantes. Efetuando-se a mesma conta acima temos 2,55 veículos por habitantes sendo que a área do Município é de 82.659 km².

Essa realidade tem se transformado em problemas para a mobilidade urbana obrigando os governantes a buscarem soluções efetivas. O mais pertinente seria um investimento maciço em transportes coletivos integrados, de qualidade e não poluentes, como primeiro passo para uma mobilidade urbana sustentável em todos os sentidos. Dessa forma, o transporte coletivo envolveria a instalação de veículos sobre trilhos (trens, metrôs e bondes com nova tecnologia), além da melhoria dos ônibus, os tornando não poluentes. E um processo de integração entre as formas de transporte de uma cidade com suas ciclovias (REBOUÇAS, 2013).

Não basta melhorar o transporte público, é necessário também um trabalho de conscientização da população por parte do Governo, em quesitos básicos, como: incentivo ao uso de transporte coletivo, valorização e respeito ao pedestre. Entretanto, a contrapartida governamental seria fornecer uma infraestrutura adequada com sinalização nas ruas, vias adaptadas a portadores de necessidades especiais, calçadas viáveis, pontos de transporte coletivo, para que a população consiga se deslocar.

O tema gera infundáveis discussões sobre o papel do governo, como as pessoas se deslocam nos grandes centros e como isso repercute em suas vidas. Como as pessoas com necessidades especiais são inseridas nos transportes coletivos?

³ Informação site <http://www.cidades.ibge.gov.br/painel/painel.php?lang=&codmun=352250&search=sao-paulo%7Citapevi%7Cinfograficos:-dados-gerais-do-municipio>. Acesso: 01/02/14

Buscou-se um estudo de caso qualitativo descritivo, tendo como base a coleta de dados junto aos órgãos dos Municípios de São Paulo e Itapevi e ainda coleta de dados com moradores da cidade que são portadores de necessidades especiais.

1.1 JUSTIFICATIVA

O desenvolvimento econômico de um país é medido pela rapidez e densidade de deslocamento das pessoas, dos bens e serviços no seu organismo. Este deslocamento pressupõe que um esforço e certa duração entre o momento de partida e o de chegada requerem um custo, chamado custo de transferência, que deve ser tomado em conta na produtividade. Dessa forma, busca-se neste trabalho demonstrar como a questão da mobilidade nos grandes centros é fundamental para crescimento sustentável das cidades sem esquecer da influência da mesma na qualidade de vida do cidadão.

Outro ponto importante de destacar é o trânsito que é gerado pelo deslocamento de veículos particulares e públicos, mencionando a legislação pertinente ao tema, e ainda no tocante a idéia matriz, qual objetivo quando se pensa em trânsito e comparar com a realidade vivida pelo cidadão e mostrada pela mídia todos os dias.

Ao Estado cabe prover transporte à população; no Brasil, a gestão dos sistemas de transporte coletivo é da alçada do poder público municipal; porém a operação do serviço é realizada em sua maioria, por organizações privadas, permissionárias do poder concedente. O modelo de empresas brasileiras do setor tem algumas características singulares: são propriedades privadas, em sua maioria de grande heterogeneidade, ao contrário da Europa, por exemplo, onde o poder público opera grande parte das linhas; têm porte significativo, em contraste com outros países da América do Sul, onde imperam empresas individuais ou de pequeno porte; detêm especificidades como o uso do diesel como combustível, o que exige maior aparato de manutenção; influenciam e estendem-se para outros ramos da economia; além de constituírem um setor, onde é cada vez maior a

introdução de novas tecnologias de controle e monitoração operacional (CRUZ, 1998).

Mesmo apresentando uma importância vital para o bom desempenho das atividades econômicas das cidades, o transporte público vem sofrendo fortes externalidades provocadas pela proliferação do transporte individual, favorecido pela falta de políticas públicas de priorização do transporte coletivo na circulação urbana; elevação vertiginosa dos preços dos principais insumos do setor, além da alta carga tributária e excesso de gratuidade pesando sobre os sistemas públicos. Todos esses fatores conjugados vêm produzindo um efeito perverso: elevação acentuada do custo por passageiro transportado. Este alto custo é suportado integralmente pelos usuários pagantes do sistema, causando perda de competitividade do setor e forte pressão social sobre as camadas mais carentes da população (LOMBARDO, CARDOSO, SOBREIRA, 2013).

De fato está evidente a necessidade de adaptar os serviços de transporte público às exigências socioeconômicas urbanas, principalmente no quesito que tange a acessibilidade e mobilidade nos Municípios do Estado de São Paulo.

Outro ponto importante a ser destacado são as políticas públicas voltadas para a mobilidade e acessibilidade no Município de Itapevi, comparando com a cidade de São Paulo. O setor público é o principal investidor no sistema de transporte de passageiros, uma vez que é responsável pela implantação e manutenção da infraestrutura, dos equipamentos de apoio (terminais e pontos de parada) e da fiscalização. Dessa forma, cabe ao estado (prefeituras municipais, governo do estado e governo federal), o controle da operação e fiscalização do setor de transporte público, preocupando-se com a qualidade dos serviços prestados à comunidade para atender as suas necessidades. Mais precisamente, ao setor público cabe estabelecer e garantir condições de acesso à população aos setores produtivos e de lazer urbano, assegurando um transporte de qualidade e com segurança (MARINS, 2007).

Devido aos problemas gerados pelo crescimento da população, necessidade de melhorias em métodos para deslocamento da população foi escolhido o município de Itapevi como foco, o qual vem crescendo sua infra estrutura por abrigar grandes empresas fazendo gerar trabalhos e crescimento da cidade e ainda também efetuando uma amostragem da cidade de São Paulo, o qual se localiza a apenas 32

quilômetros do Município de Itapevi, vez que por estarem próximas as duas cidades verificamos como os cidadãos se deslocam para as mesmas visto que alguns acabam residindo em uma e trabalhando na outra.

1.2 OBJETIVO GERAL

O presente trabalho tem o intuito de analisar a questão da mobilidade nos centros urbanos focando o transporte público de passageiros e a acessibilidade para os cadeirantes nos municípios de São Paulo e Itapevi (SP).

1.2.1 Os objetivos específicos

Os objetivos específicos do presente estudo ao analisar o problema da mobilidade nos grandes centros são:

- Identificar e caracterizar elementos pertinentes a questão da mobilidade urbana no quesito transporte de passageiros;
- Caracterizar a questão da acessibilidade no contexto da mobilidade dos municípios;
- Realizar um levantamento sobre as características do transporte público nos Municípios de Itapevi e São Paulo no tocante ao atendimento para pessoas com dificuldade de locomoção (cadeirantes).

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

2.1 O PROBLEMA DA MOBILIDADE URBANA

A questão do deslocamento do cidadão nas grandes metrópoles tem gerado bastante discussões em todos os níveis da sociedade. Antigamente, por volta do século XX, o uso do automóvel foi uma resposta eficaz para se ter autonomia na mobilidade diária, criando-se facilidades e comodidades para a locomoção das pessoas de suas casas para o trabalho ou para o lazer (REBOUÇAS, 2013).

Com o século XXI e o crescimento das cidades, ainda que não tão planejados, gerou-se um aumento da população que adquiriu veículos automotores gerando grandes engarrafamentos, ocasionando trânsitos intermináveis, fazendo com que o Poder Público buscasse alternativas de transportes sustentáveis tanto para economia, meio ambiente e para a sociedade a fim de que o cidadão tenha uma melhor qualidade de vida (REBOUÇAS, 2013). Dessa forma, surge o grande vilão que assola as cidades que é a questão da mobilidade urbana.

O termo mobilidade urbana está carregado de conceitos e definições. Assim, este se refere à facilidade de deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano. Tais deslocamentos são feitos através de veículos, vias e toda a infraestrutura (vias, calçadas, sinalização, entre outras) que possibilitam esse ir e vir cotidiano. Neste sentido, é importante destacar que a mobilidade urbana é mais do que o transporte urbano, ou seja, mais do que o conjunto de serviços e meios de deslocamento de pessoas e bens. É o resultado da interação entre os deslocamentos de pessoas e bens com a cidade. “Por exemplo, a disponibilidade de meios e infraestrutura adequados para os deslocamentos de pessoas e bens numa área da cidade pode ajudar a desenvolver tal área. Do mesmo modo, uma área que se desenvolve vai necessitar de meios e infraestrutura adequados para os deslocamentos das pessoas e bens naquele local” (VAZ et al., 2005, p.3).

Como afirmam Vaz et al (2005) pensar a mobilidade urbana é, portanto, pensar sobre como se organizam os usos e a ocupação da cidade e a melhor forma de garantir o acesso das pessoas e bens ao que a cidade oferece (locais de

emprego, escolas, hospitais, praças e áreas de lazer) não apenas pensar os meios de transporte e o trânsito.

Apesar deste contexto global da mobilidade urbana, este estudo irá se preocupar somente com a questão do transporte urbano, conforme pode-se observar no Figura 1.

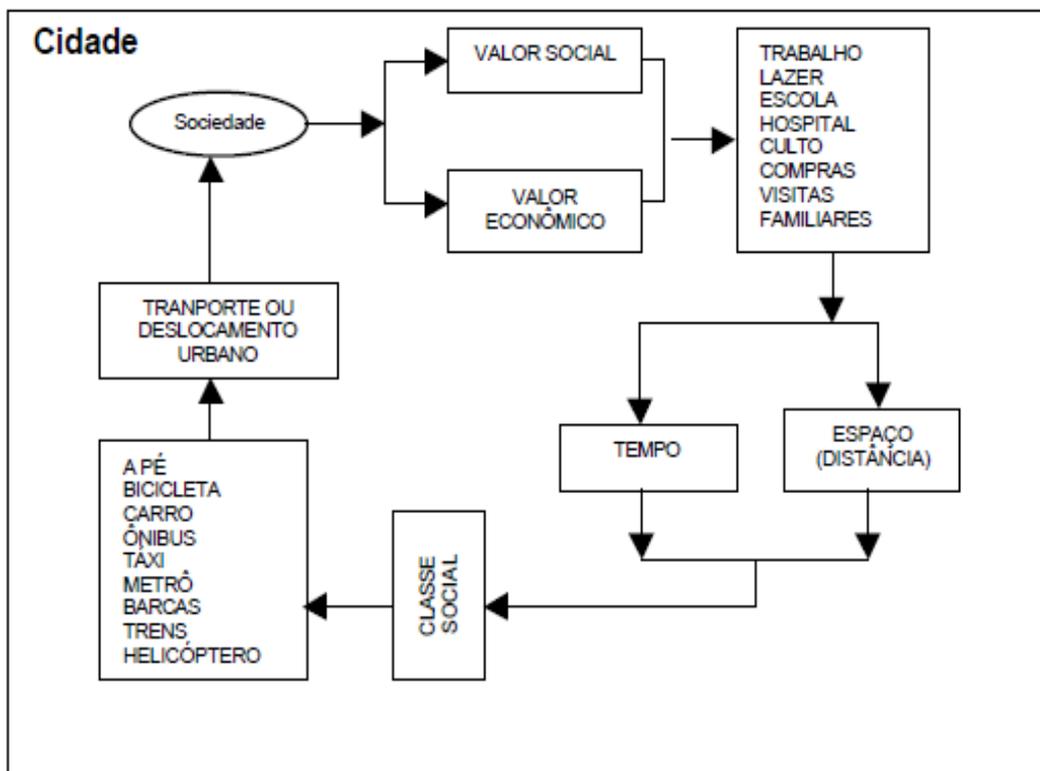


Figura 1 - Interdependência: cidade/sociedade/deslocamento urbano e meios de transporte
Fonte: AMOUZOU (2000, p. 38).

A dificuldade de deslocamentos advém da própria formação das cidades, que crescem a partir da implementação e abertura de novos bairros, que ficam cada vez mais distantes dos ambientes de trabalho e lazer, localizados na maioria das vezes nas áreas mais centrais. Assim, o crescimento das residências se dão em espaços mais distantes, o que obriga as cidades a executarem obras de construção de ruas, avenidas e transporte que façam a ligação entre estes novos bairros e os centros assim, os moradores precisam se deslocar distâncias muito grandes, gastando mais tempo e dinheiro para exercer o seu direito de ir e vir.

2.1.1 Plano Nacional de Mobilidade Urbana

O artigo 21, inciso XX da Constituição Federal (1988) trata da competência da União em instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, sendo que o artigo 182 se refere ao capítulo de política urbana, não tendo especificidade sobre as diretrizes para a mobilidade.

A questão da mobilidade urbana, foi tratada indiretamente, em 2001 com a aprovação do Estatuto das Cidades por meio da lei 10.257/2001, que estabeleceu as diretrizes gerais e instrumentos de política urbana, como por exemplo obrigatoriedade de plano de transporte integrado para municípios com mais de 500 mil habitantes.

Com a criação do Ministério das Cidades, Conselho de Cidades, em 2003, houve uma preocupação em minimizar as desigualdades sociais, buscando tornar as cidades espaços mais humanizados aumentando o acesso da população à moradia, saneamento e ao transporte.

Em 2010, foi a apresentação do projeto de lei (PL 694/95) pelo então deputado Alberto Goldman, o qual instituiu diretrizes nacionais para o transporte coletivo urbano. Posteriormente, outros projetos se juntaram a esse, como o PL 1.687/07, do Poder Executivo, que estabelecia uma proposta mais geral de mobilidade urbana.

Por fim, em 03 de janeiro de 2012, o Governo Federal sancionou a Lei 12.587 que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU). De acordo com o Ministério das Cidades⁴ a referida Lei, levou 17 anos de tramitação no Congresso Nacional sendo que foi uma evolução de outros projetos de leis e normativas legais que deram origem a PNMU. O objetivo desta política é instituir as diretrizes e dotar os municípios de instrumentos para melhorar as condições de mobilidade nas cidades brasileiras.

O PNMU, citando em seu artigo primeiro, é um instrumento da política de desenvolvimento urbano, que foi tratado no inciso XX do artigo 21 e artigo 182 da Constituição Federal de 1988, objetivando a integração entre os diferentes modos de

⁴ Portal <http://www.emdec.com.br/eficiente/repositorio/6489.pdf>. Acesso em 01/02/14

transporte e a melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no território dos municípios.

De acordo com artigo 2º do diploma legal, a “Política Nacional de Mobilidade Urbana tem por objetivo contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano”, seja por meio de planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana.

Sobre a Lei Federal 12.587 cumpre tecer os seus princípios, diretrizes e objetivos da PNMU conforme descritos abaixo:

Princípios (art. 5):

- * Acessibilidade universal;
- * Desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;
- * Equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;
- * Gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
- * Segurança no deslocamento de pessoas;
- * Justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços; equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros; e
- * Eficiência, eficácia e efetividade da circulação urbana.

Diretrizes (art. 6):

- * Integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;
- * prioridade dos modos de transporte não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
- * Integração entre os modos e serviços de transporte urbano;
- * Mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;
- * Incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;
- * Priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado; e
- * Integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.

Objetivos:

- △ Reduzir as desigualdades e promover a inclusão social;
- △ Promover o acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais;

- △ Proporcionar melhoria nas condições urbanas da população no que se refere à acessibilidade e à mobilidade;
- △ Promover o desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades; e
- △ Consolidar a gestão democrática como instrumento e garantia da construção contínua do aprimoramento da mobilidade urbana.

A competência de cada órgão governamental deve estar entrelaçada e integrada de tal forma que esses princípios, essas diretrizes e estes objetivos sejam efetivados. Assim, cabe ao Governo Federal a elaboração das leis que orientem a política de desenvolvimento urbano e tratar da mobilidade urbana a partir de um documento de referência sobre esse tema. Aos Estados a promoção do processo de integração dos municípios em políticas regionalizadas ou metropolitanas. E aos municípios ficam responsáveis por planejar e executar a política de mobilidade urbana local, organizar e prestar os serviços de transporte coletivo essencial. Eles mesmos podem prestar estes serviços, conceder ou permitir que empresas particulares prestem o serviço de transporte público (Vide Figura 1).

Governo Federal	Governo Estadual	Governo Municipal
<ul style="list-style-type: none"> • Assistência técnica e financeira aos Estados, DF e municípios; • Capacitação e desenvolvimento das instituições nos Estados, DF e municípios; • Sistema Nacional de Mobilidade Urbana; • Fomentar projetos de grande e média capacidade, nas aglomerações urbanas e regiões metropolitanas. • Apoiar ações coordenadas entre Municípios e Estados em áreas conturbadas*. 	<ul style="list-style-type: none"> • Prestar os serviços de transporte público coletivo intermunicipais de caráter urbano; • Propor política tributária específica e de incentivos para a implantação do PNMU; • Garantir a integração dos serviços nas áreas que ultrapassam os limites de um Município. 	<ul style="list-style-type: none"> • Planejar, executar e avaliar a Política de Mobilidade Urbana; • Promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano; • Capacitar pessoas e desenvolver instituições; • Prestar os serviços essenciais de transporte público coletivo urbano.

Figura 2 – Competências/atribuições do Governos Federal, Estadual e Municipal

Fonte: Adaptado da Lei Federal 12.587

* O fenômeno de conurbação acontece quando duas ou mais áreas urbanas de municípios se encontram formando uma única malha urbana.

No PNMU, Artigo 24, parágrafo 1º, trata dos instrumentos de efetivação da Política Nacional de Mobilidade Urbana, assim parafraseando a Lei “Em Municípios

acima de 20.000 (vinte mil) habitantes e em todos os demais obrigados, na forma da lei, à elaboração do plano diretor, deverá ser elaborado o Plano de Mobilidade Urbana (PMU), integra do e compatível com os respectivos planos diretores ou neles inserido”. Assim, os Municípios obrigados, que não tenham elaborado o PMU até abril de 2015, ficam impedidos de receber recursos orçamentários federais destinados à mobilidade urbana.

No Brasil são 2044 municípios obrigados a elaborar o PMU, destes, apenas 173 municípios possuem o plano elaborado 8,5 % do total, outros 284 municípios estão em fase de elaboração e 1587 ainda não tem plano. Os municípios estudados, São Paulo e Itapevi, estão em fase de elaboração.

Outro ponto importante na questão da importância de melhorar a mobilidade urbana nos municípios diz respeito a qualidade de vida do cidadão, o transporte afeta a saúde da população de forma direta como na poluição do meio ambiente, como de forma indireta no tocante a lesões em acidentes de trânsito, qualidade de vida, estresse pelo cidadão passar parte do seu dia se deslocando de um ponto para outro da cidade, obesidade devido a falta de tempo para a prática de atividade física.

De acordo Lindau (2013):

“ações integradas entre diversos setores que gerenciam as políticas públicas urbanas são fundamentais para a melhora da qualidade do ar nas grandes cidades e para a redução dos acidentes. O estímulo ao transporte coletivo e a redução de veículos circulantes é, talvez, a mais importante dessas ações”.

A questão da mobilidade urbana trata-se de um assunto de importância imediata para a população o qual necessita de políticas públicas que melhorem seu deslocamento nas cidades bem como ajudem na sua melhor qualidade de vida como morador desses grandes centros, fazendo com que as políticas e direitos assegurados nas leis que tratam de mobilidade sejam efetivamente exercidos pela população.

Entretanto, para efetivação deste trabalho o foco será o transporte urbano público/privado de passageiros, foco do próximo item.

2.2 TRANSPORTE URBANO NO BRASIL

No tocante ao significado do transporte coletivo urbano sua definição abrangeria o transporte público não individual, realizado em áreas urbanas, com características de deslocamento diário dos cidadãos. Outros fatores que podem também contribuir para a caracterização do transporte coletivo urbano são a admissão do transporte de passageiros em pé e a não emissão de bilhete de passagem individual, que é os documentos que comprova o contrato de transporte com o usuário. Normalmente, o controle dos passageiros no transporte coletivo urbano é realizado por roleta ou catraca, o qual o pagamento é realizado em dinheiro ou por meio de vale transporte (BORGES, 2006).

O transporte público em uma dada cidade permite que as pessoas efetuem o deslocamento de um ponto para o outro da cidade, sendo essencial para que essa cidade cresça e se desenvolva tal transporte possua número adequado para atendimento da população e condições dignas de realização desse transporte, seja a capacidade do meio de transporte, sua qualidade, condições de uso, qualificação técnica do condutor para que assim o usuário consiga de fato utilizar o serviço colocado a disposição.

Os meios de transporte coletivo de passageiros se utilizam de uma gama de tecnologias, apresentando características específicas e diversificadas, com o intuito de atender a uma demanda crescente de forma eficiente. Os meios de transportes mais comum são: ônibus (suas variações de biarticulados), trólebus, bonde, metrô e trem. Devido a sua flexibilidade, facilidade de implementação, custo de aquisição e de investimentos para sua operação, mesmo não sendo eficiente na capacidade de carga de passageiros, o ônibus é atualmente o principal modo de transporte público na maioria das cidades brasileiras, além de ser um importante complemento para os modos de alta capacidade que operam nas maiores cidades do país (SANTOS, 2014).

Nas cidades a responsabilidade do transporte público urbano conforme disposto na Constituição Federal no seu artigo 30, inciso V é do governo municipal, sendo que o mesmo pode conceder licenças a companhias particulares, observadas as Leis de Licitações (8.666/93), Lei das Concessões (Lei n. 8.987/95) e Código de

Trânsito (Lei n. 9.503/97) e a responsabilidade do transporte intermunicipal, conforme artigo 25 parágrafo primeiro do mesmo diploma legal é do Estado.

Conforme disposto no artigo 30, parágrafo V da Constituição tem-se:

Art. 30 Compete aos Municípios:

I – legislar sobre assuntos de interesse local;

...

V – organizar e prestar, diretamente ou sob regime de concessão ou permissão os serviços públicos de interesse local, incluído o de transporte coletivo, que tem caráter essencial;

Devido ao crescimento das cidades, da população é necessário planejamento estratégico para criação de políticas públicas para melhoria do transporte público. Nos grandes centros o que se verifica é a grande dificuldade da população na utilização do transporte público seja por diversos fatores, quantidade, condições de uso, dificuldade de deslocamento devido ao trânsito entre outros fatores.

Na cidade de São Paulo, por exemplo, o qual se verificará também mais adiante, o trânsito existente dificulta a vida da população, o qual está sendo incentivada a se utilizar do transporte público, porém as condições dos mesmos e a necessidade de melhoria na malha viária para que esses ônibus consigam chegar ao seu destino em menor tempo é um dos grandes problemas da cidade.

A capital paulista até 2015 irá elaborar seu plano de mobilidade urbana, que irá prever como os vários meios de transporte irão circular, a Rede Nossa São Paulo, prevê ainda a construção de corredores expressos de ônibus, buscando verificar como a cidade se movimenta, seja no tocante ao papel dos pedestres, bicicletas, função das calçadas entre outros⁵

Na cidade de Curitiba verifica-se um planejamento melhor no tocante ao deslocamento do transporte, foram efetuadas vias de tráfego rápido, terminais de integração para ônibus que circulam por bairros mais distantes, logo, com menos carros nas ruas, com vias mais organizadas, menos poluição, a população consegue se deslocar com maior rapidez e economia. De acordo com informações do portal ⁶

⁵ Informação do site: <http://g1.globo.com/sao-paulo/anda-sp/noticia/2013/08/plano-de-mobilidade-de-sp-deve-ser-apresentado-ate-2015.html>. Acesso: 01/02/14.

⁶ Informação do site: <http://www.biocidade.curitiba.pr.gov.br/biocity/33.html>. Acesso: 01/02/14.

da cidade verifica-se que primeira havia o ônibus expresso o qual deu lugar aos ônibus biarticulados o qual possuem capacidade de transportar 230 passageiros os quais trafegam nos 72 quilômetros de canaleta exclusivas dos cinco grandes corredores da cidade.

Na cidade de Santiago no Chile há 212 km de corredores de ônibus, onde estes trafegam em velocidade média de 24 km/h, ao contrário de São Paulo o qual hoje possui 120 km de vias exclusivas e velocidade média de 13 km/h. Outro ponto interessante é que a capital chilena criou pontos de ultrapassagem para que os coletivos não fiquem parados esperando o outro para sair.⁷

Em Londres, houve um modelo de transformação, em que passaram a realizar a cobrança de pedágio dos carros que circulam na região central a partir de 2003. Apesar de a capital ter uma malha de transportes públicos eficiente - com ônibus, trens, e mais de 400 quilômetros de linhas de metrô rápidos, confortáveis e integrados -, a preferência pelo carro tornou-se perigosa para a fluidez do trânsito. Como as campanhas em favor do transporte coletivo não surtiram o efeito desejado, Londres adotou mudanças profundas, tais como: injetou mais de 110,5 milhões de libras da receita na melhoria dos transportes públicos; taxou em 8 libras (cerca de 30 reais) por dia os motoristas que desejavam utilizar o espaço público do centro expandido da cidade (de 45 quilômetros quadrados), entre 7h e 18h (Revista Veja, 2014).

Essas medidas foram eficientes e geraram resultados importantes para a melhoria da qualidade de vida do Londrinos, entre as quais se destaca: redução de 21% do fluxo de automóveis e aumento de 43% o número de bicicletas; os ônibus passaram a andar mais rápido; centro livrou-se de uma frota de cerca de 53.000 veículos diários; entre cada dez engarrafamentos, três sumiram do mapa; houve diminuição de quase 20% nos níveis de gás carbônico; cerca de 47 acidentes diários são evitados. (Revista Veja, 2013).

O ideal seria viver em um território organizado e integrado que propicie uma boa mobilidade urbana (circulação e sistema de trânsito eficiente, transporte seguro e acessibilidade). Assim, a questão vale ressaltar a interação entre o transporte público e a acessibilidade.

⁷ Informação do site: <http://g1.globo.com/sao-paulo/anda-sp/noticia/2013/07/capital-chilena-investe-em-vias-exclusivas-para-onibus.html>. Acesso: 01/02/14

2.2.1 A interação entre mobilidade e acessibilidade nos Municípios

Primeiramente cumpre tecer o conceito de acessibilidade sendo que diante das dificuldades enfrentadas pela população tal tema vem sendo bastante discutido juntamente com a questão da mobilidade urbana.

Acessibilidade são as condições e possibilidades de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de edificações públicas, privadas e particulares, seus espaços, mobiliários e equipamentos urbanos, proporcionando a maior independência possível e dando ao cidadão deficiente ou àqueles com dificuldade de locomoção, o direito de ir e vir a todos os lugares que necessitar, seja no trabalho, estudo ou lazer, o que ajudará e levará à reinserção na sociedade (GONZALEZ e MATTOS, 2013).

O cidadão que possui dificuldades de locomoção seja por diversos fatores, não pode ser excluído da sociedade, sendo necessário que sejam criados mecanismos e políticas públicas a fim do mesmo exercer sua cidadania.

Outra questão importante diz respeito a acessibilidade nos Municípios, desde a aprovação do Estatuto da Cidade, Lei Federal 10.257/2001, tal lei trouxe avanços no sentido de definir instrumentos necessários para garantir o direito à moradia e cidades mais justas, tanto social e ambientalmente com sustentabilidade.

Há grandes desafios para os gestores a fim de diminuir as desigualdades e exclusão urbana existentes, em virtude também dos grandes processos de investimentos imobiliários existentes, crescimentos desordenados das grandes cidades.

Priorizar o transporte individual em detrimento ao transporte público tornam desiguais as condições de mobilidade e acessibilidade urbana nos Município, e, quem é mais prejudicado são os cidadãos de baixa renda que dependem do transporte público coletivo para se deslocarem do trabalho para casa, enfim exercerem sua cidadania.

É fundamental que os 'olhos' do Governo estejam voltados a políticas públicas que viabilizem ambientes mais urbanizados, moradias mais dignas, mais criação de

áreas verdes e ampliação e melhorias no tocante a infraestrutura no sistema de circulação, mobilidade, acessibilidade e transporte urbano.

No tocante a questão da acessibilidade é importante mencionar que o Governo Federal publicou o Decreto n. 5.296 de 2 de dezembro de 2004 que regulamenta as leis 10.048/00 e 10.098/00 que tratam da prioridade de atendimento às pessoas que especifica e estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

O Programa Brasil Acessível do Ministério das Cidades, possui como objetivo estimular e incentivar os governos municipais e estaduais no desenvolvimento de ações e programas municipais de acessibilidade. A meta é promover o acesso das pessoas com deficiência ou restrição de mobilidade aos sistemas de transportes, aos equipamentos urbanos e à circulação em áreas públicas (PARANHOS, 2008).

As diretrizes de plano de mobilidade urbana também observa a questão da acessibilidade conforme abaixo transcrito (PARANHOS, 2008, p.12):

- o transporte deve ser inserido em um contexto mais amplo, o da mobilidade urbana que relaciona qualidade de vida, inclusão social e acesso às oportunidades da cidade;
- a política de mobilidade deve estar crescentemente associada à política urbana submetida às diretrizes do planejamento urbano expressas nos planos diretores participativos;
- o planejamento da mobilidade, tratado de forma ampliada e, em particular considerando a sustentabilidade das cidades, devendo dedicar atenção especial para os modos não motorizados e motorizados coletivos e observar as condições de acessibilidade universal; (grifo nosso)
- o planejamento da mobilidade deve ser realizado com a máxima participação da sociedade na elaboração dos planos e projetos para garantir legitimização e sustentação política na sua implementação e continuidade.

O Decreto n. 5.296/2004 menciona em seu artigo 5º que os órgãos da administração pública direta, indireta e fundacional, as empresas prestadoras de serviços públicos e as instituições financeiras deverão dispensar atendimento prioritário às pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.

Cumprido transcrever alguns trechos do artigo 5 do Decreto para melhor ilustração:

Art. 5

...

§1º – Considera-se para efeito deste Decreto:

I - pessoa portadora de deficiência, além daquelas previstas na Lei 10.690 de 16 de junho de 2003, a que possui limitação ou incapacidade para o desempenho de atividade e se enquadra nas seguintes categorias:

a) deficiência física: alteração completa ou parcial de um ou mais segmentos do corpo humano, acarretando o comprometimento da função física, apresentando-se sob a forma de paraplegia, paraparesia, monoplegia, monoparesia, tetraplegia, tetraparesia, triplegia, triparesia, hemiplegia, hemiparesia, ostomia, amputação ou ausência de membro, paralisia cerebral, nanismo, membros com deformidade congênita ou adquirida, exceto as deformidades estéticas e as que não produzam dificuldades para o desempenho de funções;

b) deficiência auditiva: perda bilateral, parcial ou total, de quarenta e um decibéis (dB) ou mais, aferida por audiograma nas frequências de 500Hz, 1.000Hz, 2.000Hz e 3.000 Hz;

c) deficiência visual: cegueira, na qual a acuidade visual é igual ou menor que 0,05 no melhor olho, com a melhor correção óptica; a baixa visão, que significa acuidade visual entre 0,3 e 0,05 no melhor olho, com a melhor correção óptica; os casos nos quais a somatória da medida do campo visual em ambos os olhos for igual ou menor que 60°; ou a ocorrência simultânea de qualquer das condições anteriores;

△ deficiência mental: funcionamento intelectual significativamente inferior à média, com manifestação antes dos dezoito anos e limitações associadas a duas ou mais áreas de habilidades adaptativas, tais como:

....

e) deficiência múltipla – associação de duas ou mais deficiências ,e

...

II – pessoa com mobilidade reduzida, aquela que, não se enquadrando no conceito de pessoa portadora de deficiência, tenha, por qualquer motivo, dificuldade de movimentar-se, permanente ou temporariamente, gerando redução efetiva da mobilidade, flexibilidade, coordenação motora e percepção.

É importante destacar que o decreto distingue a pessoa portadora de deficiência com a pessoa com mobilidade reduzida, sendo que a primeira se subdivide na situação da deficiência física, auditiva, visual, mental e múltipla, sendo que a pessoa com mobilidade reduzida consta a descrição no inciso II do artigo acima citado.

A questão da mobilidade nos grandes centros também gera impacto nas pessoas com problemas de acessibilidade, seja na situação de portador de deficiência, seja na situação de mobilidade reduzida, influenciando na sua qualidade de vida.

É necessário políticas públicas que melhorem a mobilidade nos grandes centros mas que também beneficiem esta parcela da população que não pode sofrer dificuldades de locomoção no que tange o seu direito de ir e vir.

O Decreto ora mencionado a partir do seu artigo 31 dispõe quanto a acessibilidade aos serviços de transportes coletivos, no tocante a condições de

utilização seja nos veículos de transporte, terminais, estações, pontos de parada, principais acessos e operação.

A questão da mobilidade e acessibilidade se torna um instrumento de exercício da cidadania, conforme mencionado no referido manual elaborado por Felipe (2009 ,p. 3) temos:

“No artigo XIII da Declaração Universal dos Direitos Humanos, ficou consagrado que “toda pessoa tem direito a liberdade de locomoção”... O direito de ir e vir que assegura independência e autonomia da pessoa humana. Com base nos princípios e objetivos expressos na Declaração dos Direitos Humanos, a humanidade reconhece, pela primeira vez em 1975, na Declaração da ONU os Direitos das Pessoas deficientes”.

O indivíduo com alguma deficiência ou mobilidade reduzida ao perceber que possui mecanismos de exercer sua cidadania, o direito de ir e vir, de pegar um ônibus, se deslocar de um lugar para outro com segurança, consegue exercer sua liberdade passa a ter uma qualidade de vida melhor.

Essa interação tanto da mobilidade para a população dos grandes centros mas também voltada 'os olhos' para aquela parcela da população que possui uma deficiência é fundamental para melhor qualidade de vida de determinada cidade.

É fundamental essa interação do indivíduo com o meio ambiente para que ele se sinta autônomo dentro das suas limitações, porém não se sinta privado a fim de permanecer incluído na sociedade.

O governo na gestão das cidades devem buscar políticas públicas para favorecer uma mobilidade sustentável que promova inclusive a acessibilidade a todos. Conforme citado pela autora Alvim (2013) tem-se:

Um plano de mobilidade urbana sustentável para as cidades brasileiras deve ser parte do processo permanente de planejamento urbano e metropolitano no âmbito de uma gestão democrática e participativa. Tal plano deve prever a implantação de um sistema de transporte público eficiente que integre diversos modais e articule instrumentos urbanísticos e projetos urbanos em áreas por onde a *rede de transportes passa, redesenhando o espaço público e planejando o uso e a ocupação do solo urbano de forma includente socialmente

A cidade de Sidney na Austrália conforme artigo publicado (PEREIRA, 2008) é um modelo no tocante a mobilidade urbana e inclusão social de pessoas com deficiência, isso porque facilita a vida das pessoas com dificuldades de locomoção,

a cidade é toda acessível no tocante aos ônibus, ruas, barcos, prédios, sendo os motoristas bem treinados para dirigirem e orientarem o passageiro que sobe com a cadeira de rodas, sendo que o piso dos ônibus é adaptado sendo completamente baixo sem degrau no interior, sendo que a cidade brasileira que mais se aproxima é a cidade de Curitiba o qual utiliza sistema de plataformas, os quais os passageiros embarcam no nível do ônibus.

É preciso investimento por parte do Governo no sentido da infraestrutura a fim de melhorar as condições de acessibilidade no transporte público para que as pessoas possuem determinadas restrições da mobilidade não sejam excluídas da utilização dos serviços públicos disponíveis a população e ainda consigam exercer sua cidadania.

Para realização da pesquisa do presente estudo foram efetuadas diversas pesquisas em jornais, sites e autores que abordam o tema da mobilidade urbana bem como a questão da acessibilidade, realizando ainda entrevistas na cidade de São Paulo e no Município de Itapevi, indagando a população sobre a questão da mobilidade, como se deslocam para o trabalho, quanto tempo demoram, grau de satisfação com o transporte público que utilizam entre outros fatores.

3.2 TIPO DE PESQUISA OU TÉCNICAS DE PESQUISA

Diante das diversas variáveis que influenciam as pessoas, esta pesquisa teve como base os princípios da abordagem qualitativa e descritiva, face à complexidade do comportamento humano.:

De acordo com Gil (1999) o objetivo primordial da descrição das características de “determinada população ou fenômeno ou o estabelecimento de relação entre variáveis. Pesquisas deste tipo visam descobrir a existência de relação entre as variáveis”. Cumpre ressaltar que o autor esclarece que algumas pesquisas descritivas ultrapassam a simples identificação da existência de variáveis, com objetivo de determinar a natureza desta relação.

Para Lakatos *apud* Minayo (2003: p. 271), a abordagem qualitativa

“responde à questões particulares, típicas das ciências sociais cujo nível de realidade, não pode ser quantitativo, ou seja, lida com um universo de significados, motivos, aspirações, crenças, valores, atitudes, o que corresponde a um espaço mais profundo das relações, dos processos e dos fenômenos que não podem ser reduzidos à operacionalização das variáveis”.

O presente estudo iniciou-se com pesquisas bibliográficas, também em sites revistas, jornais, buscando as definições e amparos legais dos temas em questão, buscando identificar os conceitos de mobilidade urbana, a questão da acessibilidade, a legislação pertinente ao tema efetuando ainda entrevistas nas ruas movimentadas das cidades mencionadas.

3.3 COLETA DE DADOS

A coleta de dados num primeiro momento, foi efetuada com dados secundários por meio de artigos e entrevistas publicadas em sites e órgãos responsáveis. Num segundo momento utilizou-se dados primários através de visita aos órgãos responsáveis municipal tais como o Departamento Municipal de Trânsito, Secretaria Municipal da Receita e uma pesquisa de campo com os usuários do transporte coletivo.

Para as entrevistas foi utilizado um questionário estruturado (Apêndice I) com perguntas abertas, visando extrair o maior nível de informações sobre o assunto abordado neste trabalho. O questionário foi adaptado através das ideias propostas por Robbins, Judge e Sobral (2010).

Foram abordados pessoas aleatoriamente que eram moradores ou simplesmente trabalhadores das duas cidades, não se preocupando com gênero, procurando pessoas com Idade Economicamente Ativa, a fim de que fosse esclarecido quanto tempo demoram para esse deslocamento, se estão satisfeitas com o transporte público e com as condições de mobilidade da cidade, quais são as principais reclamações que possuem, entre outros. Assim utilizou-se uma amostra não probabilística, que, para Mattar (1996, p. 132), “[...] é aquela em que a seleção dos elementos da população para compor a amostra depende ao menos em parte do julgamento do pesquisador ou do entrevistador no campo”.

O número de entrevistados foi adquirido a medida que as pessoas permitiam a oportunidade de questioná-las, buscando somente o mesmo número de entrevistados em cada cidade a fim de tornar a pesquisa mais próxima em dados nas duas cidades. Assim, em ambas cidades foram abordadas 10 usuários do transporte público sendo 5 cadeirantes.

Foram efetuadas entrevistas realizada junto a população do Município de Itapevi, no período de 02 a 16 de dezembro de 2013, em dias alternados da semana por meio da estação de trem Itapevi da linha 8 Esmeralda da CPTM, e ainda no ponto de ônibus situado próximo a referida estação, tanto nos horários de pico, como, por exemplo as 18 horas dos dias da semana, como também ao sábado fora do horário de pico por volta das 12 horas.

Na cidade de São Paulo, foi efetuada pesquisa no período de 02 a 16 de dezembro de 2013, em dias alternados da semana na estação do metrô Barra Funda (o qual é uma das grandes estações de bastante movimento da cidade, o qual faz interligações com diversos tipos de transporte tais como outras linhas do metro, terminal de ônibus, trem) que interliga com a linha 8 Esmeralda que tem como destino o Município de Itapevi, e ainda no ponto do terminal de ônibus da estação Barra Funda.

Nesta estação em São Paulo, foi efetuada pesquisa também alguns dias da semana no horário de pico, porém as 06 e 07 horas da manhã e ainda ao final do dia por volta das 19 e 20 horas.

3.4 ANALISE DE DADOS

A pesquisa consiste no levantamento, análise e cruzamento de informações sobre as políticas públicas da mobilidade urbana, com enfoque nos transportes coletivos e a análise das entrevistas realizados com os usuários. Para manter as respostas no anonimato, os respondentes foram classificados em entrevistado 1, 2, 3... e assim sucessivamente.

O cruzamento destes dados possibilitarão o entendimento da realidade vivenciada pelos usuários do transporte coletivo em São Paulo e Itapevi.

Considerando a área, população, investimento público dos governos, de fato, a pesquisa mostra mais dados, investimentos e políticas públicas na cidade de São Paulo, razão pela qual foram obtidos mais dados da referida cidade se comparados ao Município de Itapevi.

Entretanto verificamos que o governo municipal de Itapevi está empenhado em medidas para melhorar a mobilidade na cidade, adotando medidas de caráter local de acordo com as dificuldades e problemas apresentados para melhoria da condição da população no tange o seu deslocamento.

4. RESULTADOS DA PESQUISA

4.1 APONTAMENTOS GERAIS A MOBILIDADE

4.1.1 A Cidade de São Paulo

Na cidade de São Paulo, algumas políticas públicas foram anunciadas, de acordo com artigo Carvalho (2013) citando o pesquisador Carlos Henrique Carvalho do IPEA (Instituto de Pesquisas Econômicas e Aplicadas): “há uma janela de oportunidade única para mudanças”.

Isto porque nunca se ouviu tanto falar em investimentos em transporte público, visto que enquanto as cidades forem construídas para automóveis vai se chegar a condição insustentável como o caos que a cada dia se observa nos meios de comunicação, com trânsitos intermináveis.

Segundo o pesquisador Carvalho (2013) o governo federal passou de um gasto efetivo de 2 bilhões este ano (2013) para uma previsão de investimentos de 50 bilhões nos próximos quatro anos. Em São Paulo a Prefeitura iniciou um 'tratamento de choque', criando em sete meses 224 quilômetros de faixas exclusivas de ônibus. Só tal atitude mudou em praticamente o dobro da velocidade dos ônibus que passaram de 13 para 25 km por hora. A aposta da Prefeitura está no sistema BRT, “bus rapid transit” (trânsito rápido de ônibus) implementado em Curitiba (Paraná) em 1979, em que os brasileiros adaptaram do sucesso em Bogotá. Trata-se do corredor segregado com estações em que o passageiro paga antes de entrar no veículo. Estudiosos mencionam que possui a melhor relação custo benefício pois transporta 30 mil passageiros por hora em cada sentido e o quilômetro linear custa R\$ 40 milhões. O metrô transporta mais que o dobro de passageiros (80 mil) mas o quilometro consome R\$ 500 milhões por causa do custo da terra em desapropriações em São Paulo. A prefeitura de São Paulo pretende até 2016 criar 150 quilômetros de BRT ao custo de 6 bilhões (CARVALHO, 2013).



Figura 4 - Trânsito da marginal Pinheiros – SP em 12/10/2013

Fonte: CARVALHO (2013)

A questão de políticas públicas voltadas a melhoria da mobilidade é fundamental para melhor condição de vida do cidadão e crescimento das cidades, para que os moradores consigam trabalhar e exercer suas atividades conseguindo-se deslocar de casa para o trabalho, para atividades de lazer entre outros.

Na cidade de São Paulo, há ações do governo municipal no sentido de melhorar a questão da mobilidade, como: o rodízio de veículos, ciclovias, bicicletários nas estações de metrô e trem, corredores de ônibus com faixas exclusivas, tudo com o objetivo de melhorar a questão do deslocamento do cidadão na cidade.

O rodízio de veículos foi implantado em 1997 pela lei municipal 12.490 de 03 de outubro do referido ano com objetivo de diminuir a emissão de poluentes na atmosfera mas também diminuir os congestionamentos nos chamados horários de pico.

A cidade de São Paulo tem restrição à circulação de veículos na área do mini-anel viário (mapa abaixo), de segunda à sexta-feira, das 7h às 10h e das 17h às 20h, de acordo com o último número da placa do veículo. Não circulam placas terminadas em: 1 e 2 às segundas-feiras, 3 e 4 às terças-feiras, 5 e 6 às quartas-feiras, 7 e 8 às quintas-feiras e 9 e 0 às sextas-feiras. Não circulam veículos,

inclusive, na área delimitada pela linha de cor vermelha no mapa abaixo (MAROPO, 2013).

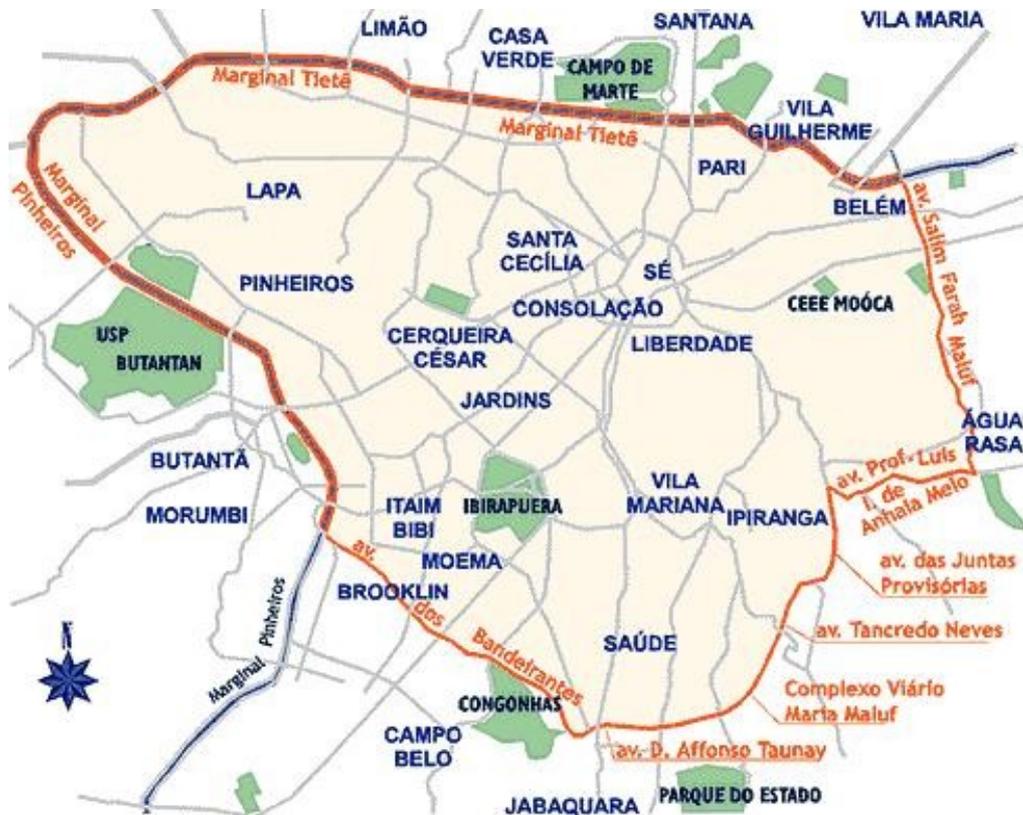


Figura 5 – Mapa do rodízio municipal na Cidade de São Paulo
Fonte: MAROPO, 2013

A cidade é a única que no Brasil adota o sistema de rodízio de veículos, sendo que o motorista que infringir tal regra fica sujeito a multa de R\$ 85,12 (oitenta e cinco reais e doze centavos) e ainda recebe quatro pontos na carteira de habilitação (MONTEIRO, 2013).

Existe também a restrição aos caminhões de circularem na marginal Tietê da cidade de São Paulo, que foi implantada desde dezembro de 2011 como medida educativa e que a partir de março de 2012 passou a funcionar no sentido de que o infrator estaria sujeito a multa. Os caminhões não podem trafegar no horário das 05 as 09h e das 17 as 22h de segunda a sexta feira. O valor da multa é o mesmo dos carros.

Vias atingidas pela restrição à circulação de caminhões

Fiscalização da CET começa no dia 5 de março na Marginal Tietê e outras vias do Minianel Viário

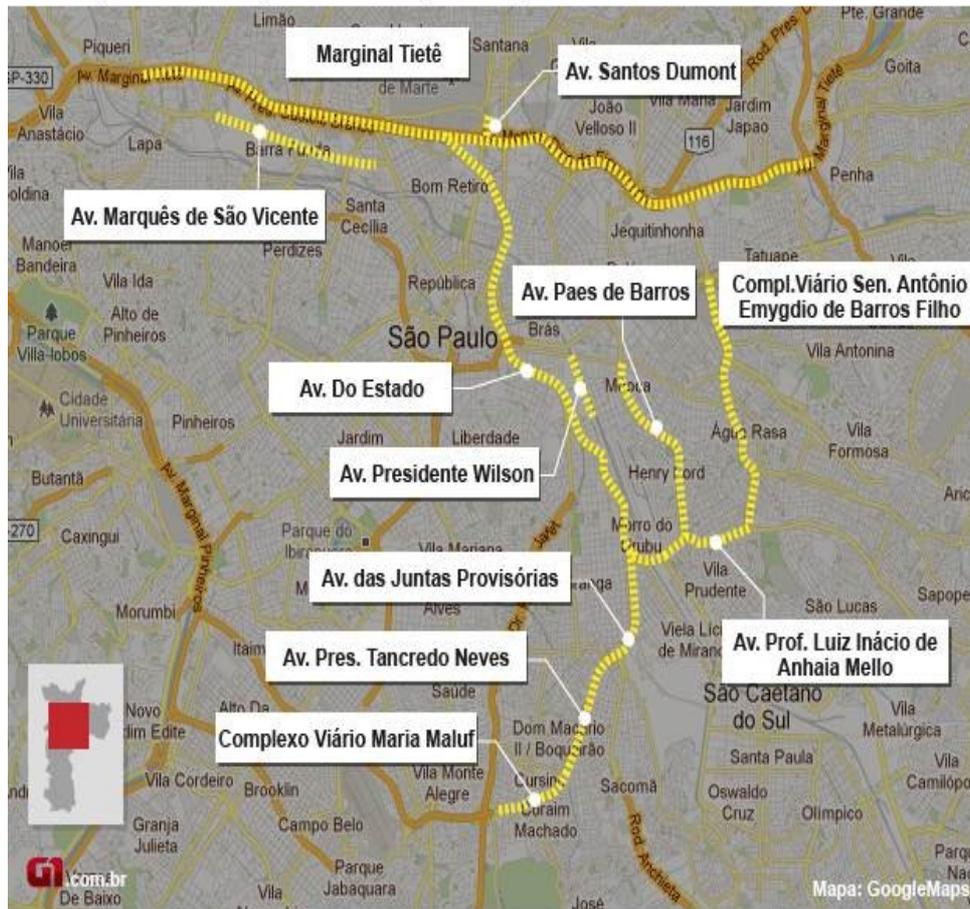


Figura 6 – Foto das vias de restrição de caminhões na Cidade de São Paulo

Fonte: G1 SP 2012

As ciclovias são outra opção na cidade de São Paulo, com objetivo de melhorar a mobilidade dos moradores da região. Existem as ciclovias que separam o ciclista dos outros veículos, sendo que o deslocamento se dá próximo às grandes avenidas e marginais, há também as ciclofaixas que possuem separação física por meio de delimitações como cones, faixas pintadas no chão, existindo algumas permanentes e outras também com função de lazer aos moradores visto que liberadas aos domingos e feriados.



Figura 7 - Foto da Ciclofaixa do Rio Pinheiros

Fonte: Portal Ciclo Faixa da Cidade de São Paulo 2013



Figura 8 - Ciclofaixa de lazer da Cidade de São Paulo

Fonte: Portal Ciclo Faixa da Cidade de São Paulo 2013

Outra opção também são os bicicletários disponíveis nas estações de metrô e trem, o qual objetiva para as pessoas que moram relativamente perto destes locais possam se locomover até as mesmas a fim de se utilizarem do transporte público, o serviço é gratuito e o equipamento é guardado em segurança.

Na cidade de São Paulo, temos os seguintes bicicletários nas estações de trem da CPTM e do Metro:

No metrô⁹ os bicicletários estão anexos às estações do metrô todos dos dias das 06h00 às 22h00, disponível nas estações Sé, Liberdade, Paraíso, Tamanduateí, Vila Madalena, Corinthians/Itaquera, Guilhermina/Esperança, Carrão, Brás e Santa Cecília, devendo os usuários prenderem as mesmas com cadeado próprio. Há também nas estações Pinheiros e Butantã.

Nas estações de trem da CPTM¹⁰ estão disponíveis nas estações Vila Aurora, Caieiras, Carapicuíba, Jandira, Itapevi (o qual será objeto de abordagem mais adiante), Engenheiro Cardoso, Osasco, Ceasa, Villa Lobos, Cidade Universitária, Vila Olimpia, Autódromo, Jurubatuba, Primavera Interlagos, Grajaú, Tamanduateí, Camon Viana, Comendador Ermelino, Itaim Paulista, Jardim Helena/Vila Maria, Jardim Romano, USP Leste.



Figura 9 – Mapa das estações do metrô de São Paulo com bicicletários
 Fonte: Portal Terra (2013)

⁹ Informação obtida no site: <http://www.metro.sp.gov.br/sua-viagem/bicicletas/bicicletarios.aspx>. Acesso em: 06/01/14.

¹⁰ Informação obtida no site: http://www.cptm.sp.gov.br/e_noticias/Campanhas/Bicicletario.asp. Acesso em: 06/01/14.

Outra questão também são os corredores de ônibus, nos quais as grandes avenidas com maior movimento possuem faixas exclusivas para a circulação dos ônibus. Questão bastante discutida quanto a sua eficiência, porém de acordo com pesquisa citada pela jornalista Natalia Garcia (2013), 93% dos paulistanos apoiam a construção dos corredores de ônibus. É necessário um planejamento e acompanhamento desses corredores a fim de verificar se as linhas de grande movimento são abrangidas por tais corredores, se há um projeto para melhorar o trânsito nas vias após a utilização dos corredores, onde os mesmos desembocam.

Desde o início da gestão até outubro de 2013 a prefeitura de São Paulo superou sua meta ao construir 224,6 km de faixas exclusivas conforme artigo publicado pela na revista Exame (PINHONI, 2013), de acordo com a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), atualmente a cidade conta com 346,7 km de faixas exclusivas.



Figura 10 - Trânsito na Av. 23 de Maio da cidade de São Paulo, destacando a indicação da faixa exclusiva.

Fonte: PINHONI, 2013

Desta forma, verifica-se diversas medidas que são utilizadas pela população da cidade de São Paulo, com objetivo de melhorar o deslocamento dos usuários.

Entretanto, devido a grande densidade demográfica de usuários, há ainda necessidades de muitos investimentos e melhorias na questão da mobilidade da cidade de São Paulo.

4.1.2 A Cidade de Itapevi

A cidade de Itapevi situada a 35km da capital, na região oeste do Estado de São Paulo, está em franca expansão demográfica e isto vem gerando problemas com a questão da mobilidade para deslocamento do cidadão de um ponto para outro no Município. Este conta apenas com uma frota municipal de ônibus o qual é operada pelo regime de concessão para a empresa Benfica BBTT.

A Benfica BBTT é uma empresa do Grupo Benfica e atua, desde 1975 na Região Oeste da Grande São Paulo, executando transporte municipal e intermunicipal de passageiros.

O governo municipal implantou projetos de restrição de caminhões em determinados logradouros com objetivo de melhorar a mobilidade nas avenidas principais. A cidade é servida pela estação de trem da CPTM Linha 9 Esmeralda, o qual também possui elevadores para acesso a portadores de deficiência e rampas de acesso para sua utilização. A estação conta também com o bicicletário, disponíveis àqueles usuários que pretendem guardar as bicicletas se utilizando do trem para se deslocar da cidade ao seu local de trabalho, lazer ou estudo.

O governo municipal, conforme dados fornecidos pelo DEMUTRAN investe na implantação de semáforos na cidade a fim de organizar o trânsito causado pelo excesso de veículos. Com o crescimento urbano houve a necessidade de realização de obras pela EMTU para realizar a interligação dos ônibus intermunicipais a cidade.

O DEMUTRAN informa que os investimentos em semáforos estão sendo implantados e organizados, para melhor e desafogar o trânsito criado nas vias de acesso ao centro da cidade, bem como no percurso da rotatória que leva as Cohab 's existentes, na qual há grande concentração de moradores. Além disso, foi realizado a pintura de faixas de pedestres evitando inclusive acidentes para os moradores que transitam a pé no referido local.

O grande problema gerado pela falta de políticas públicas que tratam de mobilidade se refere ao trânsito gerado pela circulação de veículos, sejam ônibus, carros entre outros, fazendo com que a população passe grande parte do seu dia no transporte público ou no seu veículo para se deslocar de um ponto para outro, visto que o trânsito afeta tanto o transporte público como o particular.

O cidadão leva muito tempo para se deslocar para seu trabalho, lazer, o que acaba por gerar inclusive insatisfação pessoal, irritabilidade, problemas médicos inclusive causado pela poluição do excesso de veículos nas ruas.

O trabalho do governo no sentido de políticas públicas para melhorar a mobilidade é fundamental, investindo na melhoria do transporte público, melhoria da malha viária, seja para trazer o crescimento as cidades, seja também para melhorar o deslocamento dos usuários em um menor espaço de tempo possível, seja na conscientização da população para adesão ao transporte público a fim de diminuir a frota de veículos nas ruas melhorando o trânsito para uma melhor qualidade de vida do usuário e ambiental da cidade que se localiza.

É necessário investimento nos transportes públicos com qualidade e melhores projetos das vias onde tais ônibus irão circular a fim de aumentar a velocidade para que estes cheguem aos respectivos destinos, para que a população possa de fato contar com o transporte público, deixando o carro em casa, diminuindo a frota das ruas a fim de que o transporte público consiga circular com o propósito de levar o usuário ao seu destino no menor tempo possível.

4.2 A QUESTÃO DA ACESSIBILIDADE NO CONTEXTO DA MOBILIDADE DOS MUNICÍPIOS

4.2.1 Caracterização da Cidade de São Paulo

No Município de São Paulo, um dos grandes centros com problemas de mobilidade, verifica-se um serviço público oferecido pela Prefeitura chamado 'Atende'. Trata-se de um serviço de atendimento especial, sendo uma modalidade de transporte porta a porta, oferecido gratuitamente aos seus usuários, possuindo

regulamento próprio, sendo gerenciado pela São Paulo Transporte e operado pelas empresas de transporte coletivo no Município de São Paulo.

O público-alvo são as pessoas com deficiência física com alto grau de severidade e dependência, oferecido de segunda-feira a domingo no horário das 7h às 20h. Este serviço possui veículos adaptados e roda cerca de um milhão de quilômetros/mês.¹¹



Figura 11 - Veículo utilizado para o serviço de atendimento especial

Fonte: Portal SP TRANS 2013

No tocante a frota de ônibus a Prefeitura da Cidade de São Paulo conta com aproximadamente 15.000 carros, sendo 9.500 adaptados para pessoas com deficiência, de acordo com dados do portal da Prefeitura¹², em 2005 eram apenas 350 ônibus 'acessíveis' em toda a cidade, equipados com elevadores, atualmente os ônibus disponíveis já contam com piso rebaixado, maior largura nas portas, assento para pessoas com deficiência, áreas para cadeirantes, o que facilita o seu embarque. De acordo com dados da prefeitura a previsão é que até o final de 2014 todos os ônibus da frota municipal serão acessíveis.

Outra ponto importante, é a melhoria também das condições da calçada para deslocamento destas pessoas especiais. Na cidade de São Paulo, a lei 15.733/2013 efetuou alterações importantes para melhoria dos passeios da cidade, estando disponível no site da prefeitura de São Paulo as especificações necessárias para que os proprietários e locatários dos imóveis efetuem as devidas correções

¹¹Informação obtida em http://www.sptrans.com.br/passageiros_especiais/atende.aspx acesso em: 10/12/2013

¹²Informação obtida no site da Prefeitura de São Paulo, site:

http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/pessoa_com_deficiencia/programas_e_servicos/index.php?p=12359 acesso em: 10/12/2013.

com objetivo de melhorar a acessibilidade, explicando inclusive as medidas, material a ser utilizado entre outros¹³

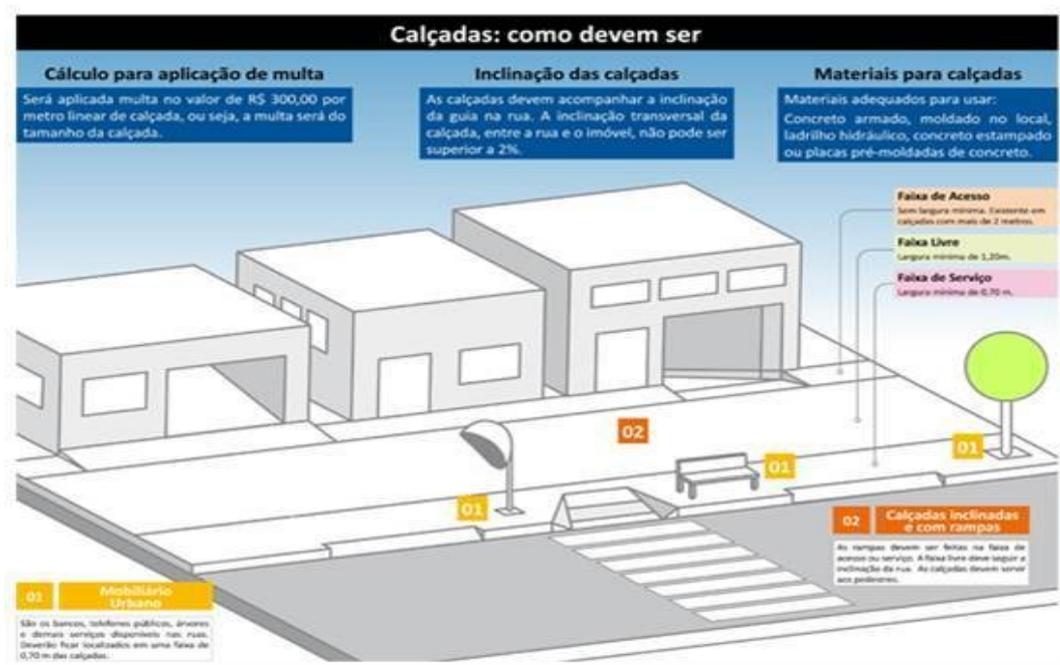


Figura 12 - Modelo de como as calçadas devem ser
Fonte: Portal Prefeitura SP (2013)

O objetivo da prefeitura da cidade de São Paulo é melhorar o caminho de 11 milhões de pedestres, colocando o serviço de atendimento ao cidadão pelo número 156 para esclarecimentos¹⁴. A cidade possui rampas de acesso mais ainda insuficientes para a melhoria da mobilidade, é possível a verificação dessas rampas em estações de metro, trem, porém ainda não em todos os logradouros.

Ao melhorar a acessibilidade para pessoas especiais e a população em geral faz com que estas exerçam a sua cidadania. A pessoa com necessidade especiais, como por exemplo, um cadeirante ao perceber que possui condições de sair na rua, andar em uma calçada com condições de ele se deslocar, ter a oportunidade de se utilizar de um ônibus, para ir ao trabalho ou lazer, faz com que o mesmo não se sinta excluído da sociedade em virtude da sua condição.

Logo, verifica-se que na cidade de São Paulo como já mencionado há frotas de ônibus adaptados para deficientes, existe também o sistema Atende e ainda o

¹³Informação constante do site

<http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/calçadas/index.php?p=37134> acesso em 07/01

¹⁴Informações do site: <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/calçadas/> acesso em 07/01/14

programa de correção das calçadas todas medidas que buscam a melhoria da acessibilidade na cidade.

4.2.2 Caracterização da Cidade de Itapevi

No Município de Itapevi diferentemente de São Paulo, ainda não está disponível o sistema Atende para a população, porém em contato diretamente com ao Departamento Municipal de Trânsito (2014), verifica-se que o governo municipal está empenhado na melhoria da mobilidade e acessibilidade na cidade.

Desde a nova gestão da administração municipal em 2013 já foram instaladas 50 rampas de acessibilidade por toda a cidade buscando que o cidadão na situação de cadeirante consiga se locomover pelos diversos pontos da cidade.

A frota de ônibus municipal é feita pela empresa Benfica BBTT sendo que sua frota em 2013 totaliza 59 ônibus adaptados para deficientes com elevadores para que o cidadão cadeirante consiga se utilizar do transporte público. Constam de acordo com informação do DEMUTRAN 105 cadastros de veículos para deficientes no Município.

Desde 2008 foram implantados 31 pontos de parada coberto, sendo que em 2014 a previsão do governo municipal é da construção de 100 áreas cobertas de abrigo de ônibus para melhorar segurança do usuário do transporte público e melhor indicativo para o condutor do veículo de transporte.

Há também uma atividade da fiscalização municipal de posturas junto a Secretaria da Receita do Município, para verificação quanto as calçadas, adotando medidas fiscalizatórias para cobrar dos proprietários do imóveis para adequação das calçadas a fim de que as mesmas estejam em condições de uso e locomoção para os moradores inclusive cadeirantes.

4.3 O TRANSPORTE PÚBLICO NOS MUNICÍPIOS DE ITAPEVI E SÃO PAULO

4.3.1 Transporte público em São Paulo

De acordo com portal da SP Trans – São Paulo transportes (2013)¹⁵ a cidade possui uma frota de 15 mil ônibus de transporte coletivo em circulação, que atendem a cerca de 6 milhões de passageiros por dia. Deste total da frota mais de 50% são adaptados para o transporte de pessoas com deficiência.

O portal também informa que o projeto das linhas estruturais e dos corredores contempla equipamentos e veículos a fim de garantir a acessibilidade, comodidade e diminuição dos obstáculos físicos. Alguns pontos importantes encontram-se lá citados, sendo:

- a concepção do veículo prevê rebaixamento do compartimento de passageiros, eliminando degraus nas portas, sem comprometer a distância da carroceria ao solo;
- a aplicação de rampas junto às portas nesse tipo de veículo, permite o embarque mais ágil e confortável para pessoas com deficiência;
- a altura do piso do veículo em relação ao solo diminuiu pela ação dos sistemas de suspensão, facilitando ainda mais o acesso ao veículo;
- no interior, há espaços reservados e apropriados para cadeira de rodas, equipados com cintos de segurança, que garantem conforto ao usuário durante a viagem;
- outros veículos tipo Padron são equipados com plataformas de elevação ou outro sistema que garanta a acessibilidade de pessoas com deficiência. Veículos articulados estão passando por estudos para garantir embarque em nível ou por plataforma de elevação;
- veículos de menor porte e capacidade de transporte, do tipo mini e micro-ônibus, são projetados e dotados de acomodações internas e equipamentos que garantem a acessibilidade.

O metro de São Paulo conforme dados obtidos por meio do seu portal ¹⁶ possui quatro linhas em operação, 65,3 quilômetros de rede, 58 estações, 150 trens sendo que no ano de 2012 transportou 1.098 milhões de passageiros.

No ano de 2010 foi inaugurado primeiro trecho faz linha 4 – amarela, o qual foi a primeira a ser operada em regime de concessão pelo Consórcio Via Quatro, funcionando entre a Luz e Butantã, possuindo atualmente seis estações com 8,9 quilômetros de extensão e 14 trens, fazendo com que a malha viária chegue a 74,2 quilômetros de extensão e 64 estações

O sistema está integrado à CPTM nas estações Luz, Pinheiros, Tamanduateí, Brás, Palmeiras Barra Funda, Tatuapé, Corinthians Itaquera e Santo Amaro, sendo que a malha viária transporta cerca de 4,5 milhões de passageiros.

¹⁵Informações obtidas no site http://www.sptrans.com.br/passageiros_especiais/frota.aspx acesso 16/12/13

¹⁶ Informações obtidas no site <http://www.metro.sp.gov.br/metro/institucional/quem-somos/index.aspx> acesso em 16/12/13.

Na estação barra funda do metro, por exemplo, temos que a mesma possui interligação com linhas do trem da CPTM com destinos para Francisco Morato, Guaianazes, e intermunicipal para o Município de Itapevi, possuindo ainda o metro a linha vermelha com destino a Corinthians Itaquera na zona leste, sendo que a mesma possui interligação das estações República, Luz para a linha amarela com destino ao Butantã.

4.3.2 Transporte público em Itapevi.

De acordo com contato no Departamento Municipal de Trânsito do Município (2013) o transporte municipal da região é feito pela empresa Benfica (BBTT) sob regime de concessão. Encontram-se em atividade 59 veículos para efetuar o deslocamento das pessoas dentro da cidade, sendo que estes estão adaptados para pessoas com deficiência.

A frota de veículos em 2013 no Município foi de 78.846, sendo que motos totalizam 16.981, carros 51.050, caminhonetes 7.114, caminhão 2.492, ônibus incluindo intermunicipais 538, máquinas agrícolas 17 e reboque 654.

O Município é servido pela linha 8 – Diamante da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM) possuindo no Município as estações principais de Engenheiro Cardoso e Itapevi, possuindo ainda as estações Santa Rita Cimenrita, Ambuíta e Amador Bueno sendo que estas últimas encontram-se em obras sendo servidas atualmente por ônibus gratuito da Benfica BBTT.

A mobilidade no Município melhorou bastante nos últimos cinco anos, a rodovia SP-29 que dá acesso ao Município após a saída 32 da Rodovia Castelo Branco (SP-280) que liga o município a cidade de São Paulo, foi reformada, melhorando a entrada ao Município, uma vez que possui grande pólo industrial, recebendo grande quantidade de caminhões para suprir as empresas: Cacau Show, Eurofarma, Henkel, Jaraguá, Casa Suiça, Alpla, Wyeth, Blanver, Bomi Brasil e New Italian. Também o Município conta com acesso pela Rodovia Raposo Tavares (SP-270).

Estão em andamento obras da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo – EMTU do corredor metropolitano Itapevi – Butantã. Há

também projetos para o corredor Itapevi-Cotia o qual pretende desafogar o trânsito da região central da cidade, também há projetos de dois terminais para interligação com a linha 8 da CPTM e com Cotia para implantação do anteriormente mencionado BRT (Bus Rapid Transit)¹⁷

De acordo com o vice prefeito de Itapevi (2013)¹⁸:

“Há oito anos, Itapevi possuía uma frota de 12 mil veículos de passeio. Hoje temos cadastrados mais de 70 mil. Ou seja, precisamos com urgência de projetos que solucionem o problema do trânsito em nossa cidade. E é exatamente isso que esperamos destas obras.”

O governo municipal está empenhado em políticas públicas para melhora da mobilidade, de acordo com artigo publicado no site de notícias da prefeitura¹⁹, estão acontecendo reuniões para discussão da mobilidade dos municípios da região oeste, conforme trecho temos:

O Consórcio Intermunicipal Oeste representa o maior do Brasil, respondendo por mais de 2% do PIB nacional, por abranger uma área de 977km² e quase dois milhões de habitantes. Itapevi e mais sete municípios (Barueri, Carapicuíba, Cotia, Jandira, Osasco, Pirapora do Bom Jesus e Santana de Parnaíba) visam a integração de políticas públicas e na busca conjunta de recursos para projetos destinados a áreas como: educação, saúde, habitação, cultura, saneamento básico, desenvolvimento econômico, relações federativas, transportes e mobilidade urbana entre outros assuntos.

A Prefeitura do Município a fim de melhorar também o trânsito local regulamentou o deslocamento dos veículos de carga, por meio do Decreto Municipal 4956/2013, o qual dispõe sobre a restrição de acesso a veículos pesados nas ruas e avenidas centrais do município nos horários de pico.²⁰

De acordo com informações obtidas no DEMUTRAN um dos pontos importantes para melhora da circulação dos ônibus no município e demais veículos

¹⁷Informações obtidas no site <http://www.itapevi.sp.gov.br/noticiasNovo/noticias/noticia.php?n=642> acesso em 07/01/14.

¹⁸ Informações obtidas no site <http://www.itapevi.sp.gov.br/noticiasNovo/noticias/noticia.php?n=642> acesso em 07/01/14

¹⁹Informações obtidas no site <http://www.itapevi.sp.gov.br/noticiasNovo/noticias/noticia.php?n=929> acesso em 07/01/14

²⁰Dados obtidos no site <http://www.itapevi.sp.gov.br/noticiasNovo/noticias/noticia.php?n=792> acesso em 19/01/2014

foi o investimento do governo municipal em semáforos, os quais não havia muitos na cidade, sendo que foi melhorado o tipo de controlador do referido semáforo, sendo que todos atualmente pertencem a mesma empresa de controle fazendo com que a comunicação entre tais mecanismos se torne harmônica, possibilitando uma melhor programação quanto ao tempo de cada semáforo a fim de trabalharem em prol da diminuição do tempo de passagem.

O governo municipal também está fazendo melhorias com a colocação de faixa de pedestres, também colocação de 29 placas de orientação tanto para o pedestre quanto para os condutores de veículos, sendo tais placas as indicativas de locais, vias etc e ainda projetos de sinalização horizontal e vertical para melhora do trânsito em rotatórias de grande movimento na cidade tanto para melhorar o trânsito, melhorar a mobilidade e ainda evitar acidentes aos pedestres, conforme fotos abaixo:

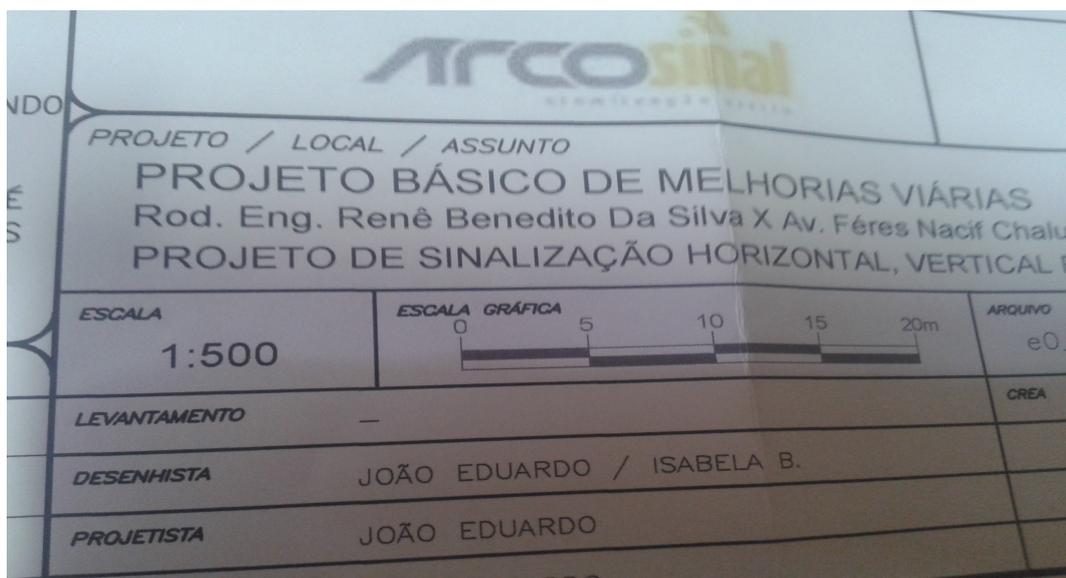


Figura 13: foto do projeto básico de melhorias viárias de Itapevi / Fonte: autor 30/1/14



Figura 15 – Foto do elevador existente na estação de trem de Itapevi

Fonte: autor 30/1/14

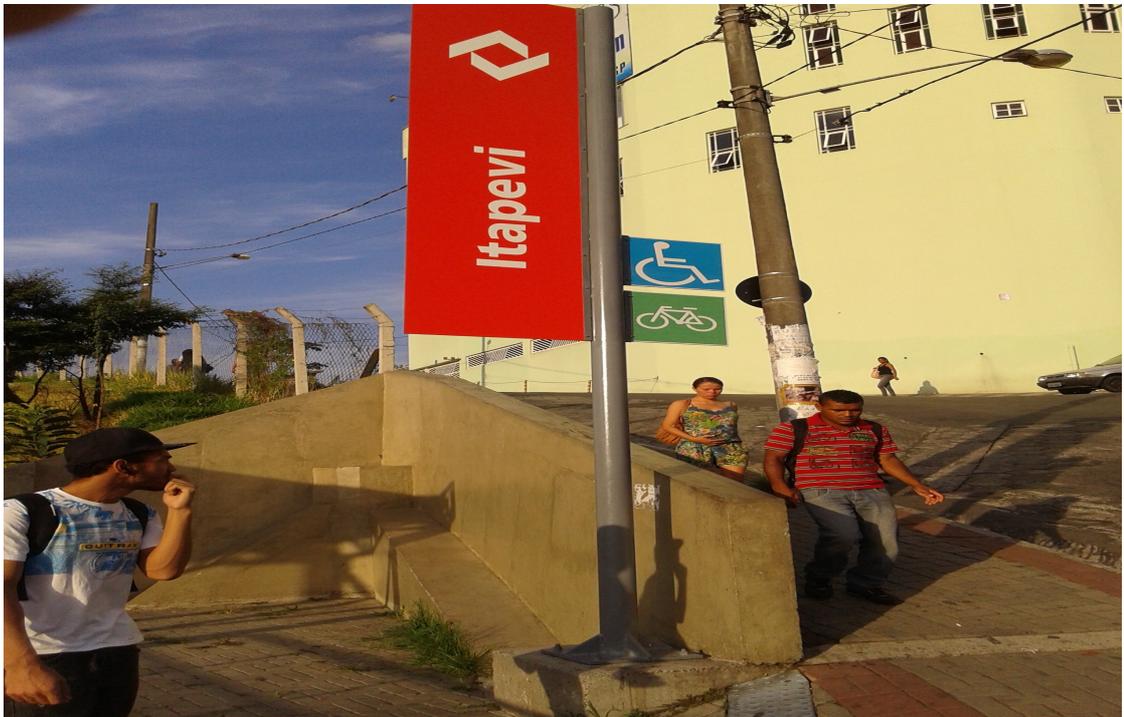


Figura 16 – Foto da estação de trem de Itapevi placa indicativa

Fonte: autor 30/1/14



Figura 17 - Foto da placa indicativa da restrição de caminhões em Itapevi
Fonte: autor 30/1/14



Figura 18 - Foto do ponto de ônibus situado na estação de trem de Itapevi
Fonte: autor 30/1/14

O município não é servido por metrô possuindo o acesso de trens como já mencionado pela linha 9 Esmeralda da CPTM.

4.3.3 Apontamentos dos usuários do transporte coletivo: destaque para os cadeirantes

Algumas citações interessantes valem serem ressaltadas e transcritas pois relatam a realidade vivenciadas por usuários que necessitam de um atendimento diferenciado por parte das empresas de transporte coletivo de passageiros. Para melhor visualização serão destacados dois momentos, um com usuários num primeiro momento da cidade de São Paulo e depois Itapevi.

O Entrevistado 1, cadeirante, informa que não está satisfeito com o transporte público da cidade, o mesmo relata que sofre com as longas esperas entre a passagem de um ônibus adaptado para outro, sem falar que as vezes os motoristas não param no ponto, ou ainda quando param reclamam a que a viagem atrasa por conta de que o cobrador tem que manusear o elevador para que a cadeira de rodas entre no veículo, o que pra ele acaba causando um constrangimento, devido a sua situação.

Apesar de não necessitar de transporte especial, Entrevistado 2, informa que fica chocado com a forma como os cadeirantes são tratados, que já presenciou motorista não parando no ponto ao ver que um cadeirante se encontrava a espera. O mesmo ainda informa, que em um dia de chuva em um ponto próximo da estação Barra Funda teve que tirar seu paletó para proteger um cadeirante que havia sido negligenciado por um motorista de ônibus que não parou no ponto.

O entrevistado 3, cadeirante, e utiliza somente metrô, ressalta que é bem atendido pelos funcionários da estação, visto que a mesma possui rampas de acesso, porém sente um constrangimento nos horários de pico devido ao volume de pessoas no metrô, as mesmas fazem 'cara feia' para deixá-lo entrar e sua vaga acaba por deixar mais pessoas de fora do vagão à esperar o próximo metrô.

O entrevistado 4, sem necessidade especiais, utiliza-se do terminal de ônibus da Barra Funda para chegar na estação e ainda pega metrô sentido Itaquera, e reclama dos constantes problemas e paradas na linha vermelha o que retarda a viagem e constantemente acaba por chegar atrasado em seu serviço. Mesmo saindo mais cedo de casa, há atrasos, pois as 'panes' no metrô são constantes. Ressalta ainda que 'no dia que não tem pane no metrô, o que mesmo já chegou atrasado a estação por causa do ônibus anteriormente utilizado devido ao trânsito', se tornando um círculo vicioso, quanto não é o ônibus é o metro que tem problema.

Foi verificado na maioria das reclamações em todas as espécies de transporte oferecidas na cidade os termos 'atraso', 'desconforto', 'superlotação', 'defeitos/quebras' são constantemente afirmados por todos os entrevistados. Todos também informaram que não se sentem retribuídos na condição de consumidor pelo valor pago nas passagens em troca do serviço que recebem.

Na cidade de Itapevi foram efetuadas entrevistas com usuários de trem e no ponto de ônibus próximo a estação do trem.

Caso interessante foi citado pelo entrevistado 5 o mesmo mora em Itapevi e trabalha em São Paulo e utiliza muito seu veículo particular para fazer sua locomoção de casa para o trabalho. Por sorte, no dia da entrevista o mesmo estava utilizando o trem para ir ao trabalho. O mesmo informou que só usa o transporte público como última opção quando não consegue carona ou empréstimo de um veículo de parente ou amigo. Este informa que está com o processo em face da CPTM pois em função das constantes quebras/atrasos o mesmo sofreu danos financeiros perdendo negócios que iria fechar em São Paulo em função da morosidade no conserto/reparo do defeito. O mesmo informa que se o transporte público fosse de qualidade seria mais fácil ir para o seu trabalho utilizando o mesmo, se dispondo a deixar o carro em casa, mas nos moldes atuais não confia no transporte oferecido pelo ente público.

O entrevistado 6 trabalha em Itapevi e mora em São Paulo, informa que utiliza trem e metrô. Esclarece que a estação de trem de Itapevi melhorou muito seu acesso, com elevadores e rampas, os trens antigos foram substituídos por trens novos com ar condicionado, melhorando as condições de viagem, porém a superlotação é um dos grandes problemas. Informa ainda que ao chegar em São

Paulo utiliza-se de metrô que se torna um caos, devido a superlotação, diariamente possui atrasos e paradas longas em determinadas estações, o que causa um grande atraso no seu trajeto de volta do trabalho, que passa muito tempo entre o trajeto de ir e vir para o trabalho, o que desgasta demais causando irritação e cansaço.

O entrevistado 7 cadeirante, informa que apesar de toda dificuldade de conseguir um emprego na cidade de São Paulo, deixou uma oportunidade pois não queria ter que enfrentar o transporte público para se locomover até aquela cidade ainda mais no horário de pico.

O entrevistado 8 cadeirante, mora em Itapevi e se utiliza dos ônibus municipais e informa que a grande dificuldade é o tempo de espera entre um ônibus e outro. Embora o ônibus tenha condições de receber o cadeirante a demora é grande, e ainda informou também que as vezes o motorista não para no ponto ao ver que o mesmo o aguarda, o que atrasa ainda mais, o mesmo informa ainda que já efetuou reclamações junto a ouvidoria da empresa, bem como, na Prefeitura, porém, não sentiu diferença.

No tocante aos ônibus municipais também foi verificada reclamações quanto aos motoristas que as vezes dirigem muito rápido ou não esperam os mesmos desembarcarem para arrancarem com o veículo o que deixa os usuários inseguros. É indignante a constatação de que as pessoas moradoras de Itapevi que trabalham em São Paulo, que participaram dessa entrevista demoram em média duas horas e trinta minutos para se deslocar de um ponto para outro, sendo que as cidades se encontram a uma distância de 35km, se este trajeto fosse realizado de carro 'sem trânsito' leva em torno de 40 minutos.

Conforme as entrevistas realizadas verifica-se que em ambas as cidades as reclamações e respostas acabam sendo parecidas, o problema do transporte público para os cadeirantes envolve melhorias no tocante ao tempo (demora) de um ônibus para o outro devidamente adaptado, conscientização e educação dos profissionais envolvidos, pois há motoristas que acabam não parando nos pontos de ônibus ao vê-los, o que acaba por atrasar ainda mais a viagem do mesmo.

É necessário também a educação dos demais usuários do transporte público pois todos entrevistados mencionaram a questão de se sentirem constrangidos ao embarcar, visto que os demais usuários de ônibus reclamam da demora no ponto

para embarque do cadeirante. Quando o transporte é o metrô a reclamação está focada no espaço 'perdido' no horário de pico por causa do acesso da cadeira de rodas.

A conscientização da população para convivência harmônica com esses usuários é necessária a fim de que os mesmos não se sintam constrangidos ao utilizar o transporte público.

É necessário por parte do poder público investimento no transporte a fim de atender essa parcela de usuários colocando mais trens/metros/ônibus adaptados para que tais usuários consigam se sentir seguros e contar com a possibilidades de utilização do transporte público.

Também é necessário por parte dos órgãos de fiscalização que seja efetuada a efetiva fiscalização desses serviços, visto que as respostas em ambas as cidades se parecem no tocante a conduta dos motoristas em não parar no ponto de ônibus, os entrevistados mencionaram que entram em contato com as ouvidorias porém tal conduta não desaparece por parte dos funcionários.

Todos entrevistados reclamam do tempo de viagem, seja de ônibus ou trem/metro, seja pela dificuldade no embarque, seja pela demora do transporte chegar, o que nos leva a cobrar do Poder Público uma política pública efetiva seja de melhoria do trânsito para que os ônibus consigam atingir uma maior velocidade para chegarem aos seus destinos com segurança, seja colocação de mais ônibus ou melhorias das vias dos trens para que consigam fazer um menor percurso.

Os entrevistados reclamam do preço da passagem o qual é muito elevada, e como consumidores não obtêm o serviço eficiente pelo que pagam.

Ambas as cidades como já mencionado o que muito se ouve também são reclamações quanto a atraso', 'desconforto', 'superlotação', todas essas reclamações faz com que estes cidadãos se sintam insatisfeitos com o transporte público, bem como sofrem com o constrangimento da situação como mencionado pelos entrevistados seja por atitudes dos funcionários, sejam pela população, o que atrapalha o exercício de sua cidadania e sua liberdade de ir e vir.

4.4. Comparando os resultados das duas cidades

Após a explanação acima mencionada de cada cidade no tocante a questão da mobilidade, acessibilidade e transporte público, bem como as entrevistas efetuadas, verificamos algumas semelhanças e algumas diferenças das mesmas.

Na questão da mobilidade, ambas as cidades objeto do estudo estão trabalhando para melhorar o deslocamento de seus moradores. São Paulo, por ser uma das maiores cidades do mundo, possui mais investimentos, sua população e área maiores fazem com que tenham mais políticas públicas em atividade.

Na cidade de São Paulo, há um grande investimento em transporte público, o qual objetiva até 2016 criar 150 quilômetros de BRT ao custo de 6 bilhões. Há a implantação do rodízio de veículos, bem como restrição de horários de circulação de caminhões, bem como ciclovias, ciclofaixas e bicicletários interligados as estações de metro e trem para melhor deslocamento das pessoas.

Em Itapevi, a cidade consta com a estação de trem interligada ao bicicletário, tendo sido também efetuadas melhorias e implantação de semáforos para melhor circulação dos ônibus da cidade, existindo também lei municipal de restrição de horário do transito de caminhões como também na cidade de São Paulo.

No tocante a questão da acessibilidade, a cidade de Itapevi, por ser menor sua frota de ônibus se comparada com São Paulo, a frota está toda adaptada para cadeirantes, sendo que em São Paulo, mais de cinquenta por cento já está adaptada e a previsão é que até o final de 2014, todos os ônibus já estejam adaptados. O governo de Itapevi implantou rampas de acessibilidade por toda a cidade, não possuindo o sistema Atende, que São Paulo, disponibiliza para os cadeirantes.

Ambas as cidades possuem programas de melhoria das calçadas, existindo uma fiscalização para que os proprietários de imóveis cuidem e adotem as providências necessárias para melhoria das respectivas calçadas a fim de melhor locomoção da população.

Por fim, no tocante aos usuários de transporte público de ambas as cidades as reclamações são muito semelhantes no que tange ao tempo de viagem, qualidade do transporte, superlotação, desconforto, fazendo com que tais usuários não se sintam satisfeitos com a prestação do serviço oferecido.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

De todo o que foi verificado percebemos que a questão da mobilidade nas cidades é um tema que ainda há muito o que se fazer por parte do Poder Público, sendo necessário políticas públicas que visem a melhorar o deslocamento dos cidadãos nos grandes centros.

Na cidade de São Paulo, considerando a sua situação financeira por ser uma das grandes cidades do país há maior investimento em mobilidade com investimentos no transporte público, inclusive já com frotas para veículos adaptados, há o sistema Atende, no tocante ainda a mobilidade foi implantado o rodizio de veículos, ciclofaixas, ciclovias, interligação do ônibus, metro e trem com objetivo de melhorar o deslocamento das pessoas e conseqüentemente diminuir o tempo gasto pelas mesmas para chegarem ao seu serviço, casa, local de estudo ou lazer.

Na cidade de Itapevi, o governo municipal também está se empenhando para melhorar a questão da mobilidade de acordo com os problemas locais que surgem, foram instaladas diversas rampas de acesso ao longo da cidade, foram colocadas placas indicativas dos principais pontos da cidade, como por exemplo, hospitais, fórum entre outros existindo uma grande preocupação por parte da gestão municipal em melhorar a sinalização na cidade, com a colocação de semáforos para melhorar a malha viária da cidade, melhorando o trânsito de veículos de passeio, caminhões, motos e inclusive os pedestres.

As entrevistas efetuadas em ambas as cidades demonstraram de uma maneira geral a insatisfação das pessoas entrevistadas com o transporte público, por inúmeras razões, seja pela quantidade disponível, pelo tempo da demora de um ônibus para outro, seja pela maneira de agir dos motoristas que são os agentes operacionais do transporte, a medida em que os mesmos 'arramcam' com o ônibus sem esperar que o passageiro termine de desembarcar de forma segura.

Pelo apurado é necessário por parte do Poder Público uma reavaliação quanto a situação das empresas que prestam esse transporte na condição de concessionárias. Que o poder Público efetue a devida fiscalização, reveja as

cláusulas contratuais no tocante a obrigação das mesmas para com os usuários do transporte.

Não é admissível que as pessoas questionem as atitudes dos motoristas e as práticas de tais ações continuem acontecendo. Não é possível também que os motoristas não parem no ponto ao ver um cadeirante aguardando, fazendo com que sua viagem demore ainda mais tempo para ocorrer. É necessária uma fiscalização mais efetiva para que as empresas treinem seus funcionários e efetuem as punições devidas quando determinadas atitudes são apontadas.

Outro trabalho no tocante a política pública do governo seria a questão também da conscientização da população em relação as pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, mais específico conforme abordado no presente trabalho a situação dos cadeirantes.

Os entrevistados relatam como se sentem um 'desconforto' ao se utilizar de transporte público, seja o ônibus novamente pela situação dos operadores (motoristas/cobreadores) que não param no ponto ou não ajudam o seu embarque, seja também na população usuária que reclama da demora do ônibus para embarcar o cadeirante o que atrasa a sua viagem, seja no metro onde a cadeira ocupa um espaço de mais pessoas o que faz algumas esperarem o próximo trem com 'cara feia' porque também irá atrasar sua viagem.

É preciso conscientização da população na questão da cidadania e respeito ao próximo. Tais atitudes fazem com que estas pessoas que possuem tal restrição de mobilidade, perca sua autoestima, afetando sua vida pessoal e psicológica no tocante a sua inserção na sociedade.

De uma maneira geral, o Poder Público precisa atuar mais efetivamente na questão da mobilidade e acessibilidade das cidades, pois nas entrevistas muito se falou em 'superlotação', 'desconforto', 'tempo de viagem', o que faz com que o cidadão não fique satisfeito como consumidor pelo serviço público prestado.

Quando da criação da política pública é necessários que os governos façam efetivamente um planejamento estratégico para implantação da política pública e esteja efetivamente empenhado na sua fiscalização a fim de verificar como estão acontecendo os resultados e problemas que surgem da implantação da referida

medida, a fim de buscar soluções para que a mesma consiga atingir o objetivo almejado quando da sua criação.

A mobilidade urbana envolve qualidade de vida da população e exercício da cidadania, merecendo um destaque maior por parte dos governos seja federal, estadual e municipal para que seja desenvolvido medidas para melhorar efetivamente o transporte público, efetuando levantamento dos principais problemas locais existentes, a parcela da população atingida, suas principais reclamações com objetivo de criar políticas públicas possíveis de serem implantadas e efetivamente buscar uma solução a fim de melhorar a qualidade do transporte e da viagem do usuário.

Esse constante acompanhamento deve existir para melhorar o transporte público em geral. O que se nota é que algumas políticas são criadas porém quando da sua implantação os resultados não são fiscalizados pelos governo, o que impede de corrigir as falhas existentes quando da sua implantação.

O mesmo governo deve adotar também medidas de fiscalização efetiva nas empresas concessionárias de tal serviço, revendo contratos se necessário, sempre com o objetivo maior de buscar a melhor prestação do serviço público ao cidadão para melhorar sua qualidade de vida e exercício da sua cidadania.

Há muito ainda para melhorar, sendo necessário uma fiscalização como já mencionado por parte das autoridades, mas também uma fiscalização da população para que a mesma efetue cobranças junto ao Poder Público a fim de mudar a situação e cobrar medidas resolutivas para os problemas gerados do transporte público.

REFERÊNCIAS

AFFONSO, Nazareno Stanislau. Entrevista especial. Lei de mobilidade urbana: redesenhando as cidades. Publicada em: segunda, 18 de junho de 2012. Disponível: <http://www.ihu.unisinos.br/entrevistas/510426-lei-de-mobilidade-urbana-resenhando-as-cidades-entrevista-especial-com-nazareno-stanilau-affonso>. Acesso em 10/11/2013.

ALVIM, Angélica Benatti. UMA CONTRIBUIÇÃO AOS PLANOS DE MOBILIDADE URBANA. Publicado em: 13/08/2013. Disponível em: <http://www.iab.org.br/artigos/uma-contribuicao-aos-planos-de-mobilidade-urbana>. Acesso em: 20/11/2013.

AMOUZOU, KOFFI DJIMA. Qualidade de vida e transporte público urbano: estratégias para melhorar a qualidade do serviço de transporte público urbano por ônibus. Dissertação de Mestrado do Curso de Mestrado em Administração Pública da Escola Brasileira de Administração Pública - Centro De Formação Acadêmica de Pesquisa da Fundação Getúlio Vargas, Rio de Janeiro, 2000.

BORGES, Rodrigo César Neiva. Definição de Transporte Coletivo Urbano. Publicado em março/2006 disponível em http://bd.camara.gov.br/bd/bitstream/handle/bdcamara/1720/definicao_transporte_borges.pdf?sequence=4 Acesso em: 23/11/2013.

CARVALHO, Mario Cesar. País vive ambiente propício para reduzir funil do trânsito. Folha de São Paulo, Folha cotidiano – Seminários folha – Fórum de Mobilidade Urbana. Publicado em: 12/10/2013, às 03h00 horas. Disponível em: <http://www1.folha.uol.com.br/cotidiano/2013/10/1355278-pais-vive-ambiente-propicio-para-reduzir-funil-do-transito.shtml>. Acesso em: 23/11/2013.

CRUZ, Marcus Vinicius Gonçalves da. Produção do Serviço de Transporte Público Urbano por Ônibus: Aspectos da Organização do Trabalho. Rev. adm. contemp., v.2, n.3, Set./Dez. 1998; p. 45-65. Disponível em: <http://dx.doi.org/10.1590/S1415-65551998000300004>. Acesso em: 23/11/2013.

FELIPPE, João Álvaro de Moraes, Caminhando Juntos: Manual das Habilidades Básicas de Orientação e Mobilidade – Governo do Estado de São Paulo, 2009.

G1 SP 2012 – Figura e matéria veiculada disponível em <http://g1.globo.com/sao-paulo/noticia/2012/03/cet-comeca-multar-caminhoes-na-marginal-tiete.html>, acesso em 06/01/14.

GARCIA, NATALIA, Resposta aberta a revista Época São Paulo Disponível no site <http://jornalggn.com.br/noticia/resposta-aberta-a-revista-epoca-sao-paulo> Acesso em: 23/11/2013.

GONZALEZ, Nena e MATTOS, Sheila O que é acessibilidade. Disponível em http://www.novoser.org.br/instit_info_acess.htm. Acesso em 26/10/13.

ILUSTRAÇÃO DE COMO AS CALÇADAS DEVEM SER. Disponível em <http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/subprefeituras/calçadas/index.php?p=37449> acesso em 07/01/14

LINDAU, Luís Antonio. Mobilidade Urbana. Disponível em www.embarqbrasil.org/node/136 Acesso em: 26/10/2013.

LOMBARDO, A.; CARDOSO, O. R.; SOBREIRA, P. E. Mobilidade e sistema de transporte coletivo. Disponível em: http://www.opet.com.br/revista/administracao_e_cienciascontabeis/pdf/n7/MOBILIDADE-E-SISTEMA-DE-TRANSPORTE-COLETIVO.pdf. Acesso em: 26/11/2013.

MARINS, Cristiano Souza. Uma abordagem multicritério para a avaliação e classificação da qualidade do transporte público por ônibus segundo a percepção dos usuários. Dissertação (Mestrado em Engenharia de Produção) -- Universidade Estadual do Norte Fluminense Darcy Ribeiro. Centro de Ciência e Tecnologia. Laboratório de Engenharia de Produção. Campos dos Goytacazes, 2007.

MAROPO, MATEUS, Rodizio Municipal de veículos. Publicado em 10/10/2013, disponível em <http://www.cidadedesao paulo.com/sp/transportes/rodizio-municipal-de-veiculos>. Acesso em: 23/11/2013.

MONTEIRO, CELSO – Como funciona o rodizio em São Paulo, disponível em <http://pessoas.hsw.uol.com.br/rodizio-veiculos.htm> acesso em 06/01/2014.

PARANHOS, RICARDO, Acessibilidade no transporte coletivo rodoviário urbano, 2008, disponível em <http://www.inmetro.gov.br/painelsetorial/palestras/Acessibilidade%20no%20Transporte%20Coletivo%20Rodovi%C3%A1rio%20Urbano%20-%20Ricardo%20Paranhos.pdf> Acesso em: 23/11/2013.

PEREIRA, PATRICIA, Transporte coletivo mobilidade para todos. 03/2008, Disponível em <http://www.metodista.br/maiscidadania/reportagens/transporte-coletivo-mobilidade-para-todos> Acesso em: 23/11/2013.

PINHONI, MARINA Faixa exclusiva de ônibus é fácil – eu BRT e corredores? Disponível em <http://exame.abril.com.br/brasil/noticias/faixas-exclusivas-de-onibus-e-facil-e-o-brt-e-corredores> acesso em 06/01/14

PORTAL CICLO FAIXA.COM.BR Disponível em <http://www.ciclofaixa.com.br/ciclovia-ciclofaixa-e-ciclorrota-em-sp/> acesso em 06/01/2014.

PORTAL TERRA 2013, Figura 7 – Mapa das estações de metro de São Paulo com bicicletários, disponível em <http://noticias.terra.com.br/brasil/cidades/metro-de-sp-reabre-10-bicicletarios-com-12-horas->

gratuitas.4d97cbb9959af310VgnVCM3000009acceb0aRCRD.html, acesso em 06/1/14

REBOUÇAS, Fernando. Mobilidade Urbana. Disponível em: <<http://www.infoescola.com/transporte/mobilidade-urbana/>>. Acesso em: 26/10/2013.

REVISTA Veja - Em profundidade no trânsito. Deu certo fora do Brasil. Disponível em: <http://veja.abril.com.br/idade/exclusivo/transito/contexto3.html>. Acesso em 24/11/2013.

ROBBINS, Stephen P.; JUDGE, Timothy A.; SOBRAL, Filipe. Comportamento organizacional. [tradução Rita de Cássia Gomes]. 14 ed. São Paulo: Pearson Prentice Hall, 2010.

SAMPAIO, LEANDRO, Dados da Cidade de São Paulo, 2014. Disponível em <http://www.cidadedesao paulo.com/sp/br/sao-paulo-em-numeros>

SANTOS, Benjamim Jorge Rodrigues dos. A qualidade no serviço de transporte público urbano. Disponível em: http://www2.ucg.br/nupenge/pdf/Benjamim_Jorge_R.pdf. Acesso em: 01/02/2014.

VAZ, José Carlos; CASTELLA, Jane; CACCIA BAVA, Silvio. Mobilidade urbana é desenvolvimento urbano. Ministério das Cidades. Brasil: Polis - Instituto de estudos, formação e assessoria em políticas sociais. 1a edição, Novembro de 2005.

APENDICE I

QUESTIONÁRIO REALIZADO COM USUÁRIOS DO TRANSPORTE PÚBLICO

- 1) Cidade onde mora:
- 2) Cidade onde trabalha:
- 3) Qual meio de transporte se utiliza para efetuar deslocamentos ao trabalho:
- 4) Qual tempo dispendido para esse deslocamento:
- 5) Acha esse tempo satisfatório?
- 6) Acha que o trajeto do transporte público é satisfatório em termos de rapidez?
- 7) O transporte público oferece conforme necessário?
- 8) Você é bem atendido pelos funcionários do transporte público?
- 9) Na condição de cadeirante está satisfeito com o transporte público oferecido?
- 10) Na condição de cadeirante está satisfeito com o tratamento dos funcionários do transporte público?
- 11) Você já ficou parado em trânsito dentro de transporte público?
- 12) No seu entendimento o transporte público funciona perfeitamente ou apresenta problemas?
- 13) Você confia no transporte público?
- 14) Você consegue cumprir seus horários dependendo do transporte público?
- 15) Já faltou ou chegou atrasado em compromissos por causa do transporte público?
- 16) Se o transporte público fosse de melhor qualidade você deixaria de usar o carro para utilizar o transporte público?
- 17) O transporte público é caro? Pesa no seu orçamento?
- 18) Relação custo benefício é viável?
- 19) Considerando o valor pago você se considera bem tratado e respeitado no transporte público como cidadão ou consumidor?
- 20) Você se sente seguro no transporte público?