UNIVERSIDADE ESTADUAL DO OESTE DO PARANÁ

CAMPUS DE FRANCISCO BELTRÃO-PR

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA

(MESTRADO)

POLLYANA POLETTO

MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE URBANA:

O IR E VIR POR MEIO DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Francisco Beltrão-PR, março de 2016.

POLLYANA POLETTO

MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE URBANA:

O IR E VIR POR MEIO DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Dissertação de Mestrado apresentado ao Programa de Pós-Graduação em Geografia, nível Mestrado, da Universidade Estadual do Oeste do Paraná-UNIOESTE, Campus de Francisco Beltrão-PR, com vistas à obtenção do título de Mestre em Geografia.

Área de Concentração: Desenvolvimento Econômico e Dinâmicas Territoriais

Orientadora: Prof.ª Dra. Sílvia Regina Pereira

Francisco Beltrão-PR, março de 2016.

Dados Internacionais de Catalogação-na-Publicação (CIP)
(Biblioteca da UNIOESTE – Campus de Marechal Cândido Rondon – PR., Brasil)

P765m

Poletto, Pollyana
Mobilidade e acessibilidade urbana: o ir e vir por meio do transporte público coletivo / Pollyana Poletto. - Francisco Beltrão, 2016.
229f

Orientadora: Drª Sílvia Regina Pereira

Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Estadual do Oeste do Paraná, Campus de Francisco Beltrão, 2016.

1. Mobilidade residencial. 2. Acessibilidade ao transporte local. 3. Transporte urbano. 4. Direito municipal. I. Pereira, Silvia Regina. II. Título.

CDD 22.ed. 388.4
CIP-NBR 12899

Ficha catalográfica elaborada por Marcia Elisa Sbaraini-Leitzke CRB-9/539

UNIVERSIDADE ESTADUAL DO OESTE DO PARANÁ
CENTRO DE CIÊNCIAS HUMANAS – CCH
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA – NÍVEL DE MESTRADO

DISSERTAÇÃO DE MESTRADO

MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE URBANA: O IR E VIR POR MEIO DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Autora: Pollyana Poletto
Orientadora: Profa. Dra. Silvia Regina Pereira

Este exemplar corresponde à redação final da Dissertação defendida por Pollyana Poletto e aprovada pela comissão julgadora.

Data: 04 / 03 / 16

Pollyana Poletto

Comissão Julgadora:

Profa. Dra. Silvia Regina Pereira (UNIOESTE – F.B)

Prof. Dr. Luiz Carlos Flavio (UNIOESTE – F.B)

Prof. Dr. Marlon Clovis Medeiros (UNIOESTE – F.B)

Profa. Dra. Maria Encarnação Beltrão Sposito (UNESP/ Presidente Prudente)

Francisco Beltrão - PR
2016

Ao meu pai que não mede esforços
para me fazer feliz.

E à minha mãezinha, que sempre
estará comigo onde eu estiver.

Obrigada.

AGRADECIMENTOS

São muitos os agradecimentos os quais eu gostaria de fazer, isso porque no período em que estive no Programa de Pós-Graduação recebi o auxílio de muitas pessoas, algumas delas colaborando diretamente para meu aperfeiçoamento acadêmico e outras para meu desenvolvimento pessoal. Fica aqui manifestada a minha gratidão a todas elas, e de forma particular:

À **Capes (**Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior), pelo amparo técnico e financeiro, sem o qual não seria possível a conclusão da pesquisa.

À minha orientadora, Prof.ª Dr.ª **Sílvia Regina Pereira**, pela extrema dedicação e auxílio em todos os momentos da pesquisa. Obrigada pelo seu domínio no repasse das informações, trazendo confiança e clareza para a realização desse trabalho. Seu caráter determinado sempre optando pela justiça social, sua determinação a fim de fazer do mundo um lugar mais justo e democrático, me inspira a cada dia.

Aos professores que dedicaram parte do seu tempo para a leitura e a realização de apontamentos, buscando melhorar esta pesquisa, Prof. Dr.º **Luiz Carlos Flávio**, Prof. Dr.º **Marlon Clóvis Medeiros** e mais especialmente a Prof.ª Dr.ª **Maria Encarnação Beltrão Sposito**, pelo emprenho em deslocar-se até Francisco Beltrão e nos proporcionar a honra de sua presença.

À **Sueli Rosa Dartora** (Administradora da Câmara dos Vereadores de Pato Branco), pessoa maravilhosa, empenhada em auxiliar o próximo e apaixonada por pesquisa. Muito obrigada pelo fornecimento de informações e pela inspiração.

Aos representantes públicos, que me receberam com atenção, fornecendo os dados necessários para a realização da pesquisa, são eles: **Carlos Roberto Gonçalves Lins, Esaú Sampaio e Valdocir Afonso.**

À **Raquel Meira**, por organizar com competência os mapas aqui expostos.

À Professora **Sueli**, que realizou as correções ortográficas.

Aos meus **amigos**, por quem tenho um carinho especial, sempre me fornecendo forças para continuar a lutar independente dos obstáculos, me inspirando com a alegria e o carisma característica de todos.

Aos **familiares** que independente das circunstâncias, sempre fizeram de tudo para amparar minha família, obrigada por dedicaram parte de seu tempo ao próximo, pois isso demonstra o verdadeiro amor de família. Dedicar-se ao outro é recompensador.

Ao **Vinícius Hartmann**, que com paciência e sabedoria me aconselhou em inúmeros momentos, obrigada pela parceria, carinho e compreensão.

À minha irmã **Bruna,** que apesar de distante, reforça a importância da amizade e da cumplicidade entre nós.

E finalmente ao meu **Pai Roger** e à minha **Mãe Cleonice**, que são exemplo para mim, devido a dedicação profissional e pessoal, a fim de alcançarem a felicidade própria e de todos que os cercam. Obrigada por sempre buscarem o melhor para a família, ouvindo e aconselhando quando não por palavras, por gestos e atitudes. Amo-os incondicionalmente.

“[...] a meta da liberdade começa no espírito do homem e a condição de liberdade é a imersão do indivíduo renovado numa sociedade onde o homem é o sujeito e não o objeto”.

(Milton Santos)

MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE URBANA:

O IR E VIR POR MEIO DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

RESUMO

Por meio dessa pesquisa buscamos verificar as condições de mobilidade e acessibilidade urbana da população da cidade de Pato Branco-PR. Em virtude disso, selecionamos para a pesquisa o meio mais democrático de deslocamento disponibilizado na cidade, o Transporte Público Coletivo (TPC). Contudo, para analisarmos as condições de mobilidade e acessibilidade urbana é necessário considerarmos primeiramente a estruturação e expansão do espaço urbano, isso porque, a área de residência do indivíduo influencia diretamente na qualidade de sua mobilidade e acessibilidade aos equipamentos urbanos. Na cidade estudada a expansão urbana ocorreu mais intensamente nas porções Sul e Sudoeste, as quais constituíram-se em áreas de residência para os segmentos de menor poder aquisitivo, estimulando posteriormente a constituição de subcentros comerciais e de serviços. A presença desses subcentros é benéfica para a sociedade como um todo, pois assim os equipamentos urbanos descentralizam-se, espalhando-se pelas diversas áreas da cidade, o que facilita o acesso da população. Entretanto, apesar da descentralização dos equipamentos urbanos, os deslocamentos até o centro ainda são muito significativos, pois é no centro que há oferta diversificada de produtos e serviços além dos preços serem mais atrativos. Dessa forma, os deslocamentos têm sido ampliados, bem como a opção pelo automóvel particular em detrimento ao transporte público. Isso ocorre devido as facilidades na aquisição de carros e motocicletas, e mais decisivamente, devido à defasagem do sistema de TPC. Essa mudança de comportamento da população (incentivada pela falta de investimento do Poder Público no setor dos transportes) tem provocado congestionamentos significativos nas vias da cidade, causando o aumento da poluição e da "imobilidade" da população. A fim de compreender os reais motivos de toda essa problemática, elaboramos etapas para a realização da pesquisa, utilizando referências bibliográficas diversas, a fim de embasar as análises e reflexões, realizamos trabalhos de campo para obter informações sobre o meio de transporte estudado, e para uma melhor compreensão, entrevistamos usuários e não usuários do TPC, bem como representantes do Poder Público (Instituto de Pesquisa e Planejamento de Pato Branco-IPPUPB e Departamento de Trânsito-DEPATRAN) e das empresas (Transportes Coletivos LP e Transangelo Transportes Coletivos LTDA) que ofertam esse serviço. As entrevistas foram essenciais para conhecermos as reais necessidades dos usuários e obtermos informações sobre as: condições dos veículos, estruturas dos pontos de embarque/desembarque, definição das linhas e itinerários, estabelecimento de horários, tarifa, isenções e descontos, integração, participação popular nos momentos de planejamentos desse meio de deslocamento e a previsão de ações do Poder Público e empresários para melhorar o serviço. Para finalizar, buscamos contribuir para a melhoria do TPC sugerindo proposições, as quais posteriormente serão encaminhadas ao Poder Público e às empresas, para que as mesmas possam ser levadas em consideração no momento do planejamento do espaço urbano, bem como dos meios de deslocamento utilizados pela população. Acreditamos que somente dessa forma, o direito de ir e vir poderá ser assegurado, sendo esse o fator primordial para garantir o direito à cidade, que mesmo sendo ressaltado em distintas leis, é bem pouco implementado.

PALAVRAS-CHAVE: Mobilidade; Acessibilidade; Transporte Público Coletivo; Direito à cidade.

MOBILITY AND URBAN ACCESSIBILITY:
The GO AND COME THROUGH PUBLIC TRANSPORT OF COLLECTIVE

ABSTRACT

Through this research we seek to verify the conditions of urban mobility and accessibility of the population of Pato Branco-PR city. As a result, we selected for the research the most democratic means of displacement available in the city, the Collective Public Transportation (CPT). However, to analyze the conditions of urban mobility and accessibility, it is first necessary to consider the structuring and expansion of urban space, because, the individual's area of residence directly influences the quality of their mobility and access to urban facilities. In the city study, urban expansion occurred more intensely in the South and Southwest portions, which were set up in residential areas for the segments of lower purchasing power, further stimulating the establishment of sub-centers and commercial services. The presence of these sub-centers is beneficial to society as a whole, as well as urban equipment to decentralize-spreading up the various areas of the city, which facilitates the access of the population. However, despite the decentralization of urban equipment, trips to the center are still very significant, because it is the center that there is diverse range of products and services beyond the prices are more attractive. Thus, the shifts have been expanded as well as the option for private car over public transport. This is because the facilities in the purchase of cars and motorcycles, and more decisively due to the CPT system lag. This change in people's behavior (encouraged by the lack of Government investment in the transport sector) has caused significant congestion on city roads, causing increased pollution and "immobility" of the population. In order to understand the real reasons of this whole problem, we elaborated steps to the research, using many references in order to base the analyzes and reflections, we conducted fieldwork for information on the means of transport studied, and for better understanding, we interviewed users and non-users of the CPT, as well as representatives of the government (Institute for Research and Planning of Pato Branco - IPPUPB and DMV - DEPATRAN) and business (LP Transport Collective and Transangelo Transport Collective LTDA) that proffer this service. The interviews were essential to know the real needs of users and obtain information on: conditions of vehicles, buildings, points of embarkation / disembarkation, setting the lines and routes, timing, rate, exemptions and discounts, integration, popular participation in moments of this displacement means planning and forecasting of the Government's actions and businessmen to improve the service. Finally, we seek to contribute to the improvement of CPT suggesting proposals, which will then be forwarded to the Government and businesses, so that they can be taken into account at the time of the urban space planning, as well as the displacement means used bypopulation. We believe that only in this way, the right to come and go can be accomplished, which is the key factor to ensure the right to the city, that even being highlighted in separate laws is very little implemented.

KEYWORDS: Mobility; Accessibility; Collective Public Transportation; Right to the City.

LISTA DE MAPAS

Mapa 1. Localização do município de Pato Branco no Sudoeste do Paraná 31
Mapa 2. Distância entre os municípios de Pato Branco, Chapecó e Guarapuava 33
Mapa 3. Localização do centro principal e dos subcentros da cidade de Pato Branco 35
Mapa 4. Linhas do Transporte Coletivo em Pato Branco-PR 72
Mapa 5. Pontos de Integração do Transporte Público Coletivo de Pato Branco-PR 75
Mapa 6. Bairros de Pato Branco-PR selecionados para a pesquisa 89
Mapa 7. Trajetos a pé/ de ônibus/ de carro do Idoso Arlindo 92
Mapa 8. Trajetos a pé/ de ônibus da Idosa Maria 95
Mapa 9. Trajeto de ônibus da Estudante Julia 101
Mapa 10. Trajetos a pé/ de ônibus/ de carro do Estudante Pablo 104
Mapa 11. Trajetos a pé/ de ônibus da dona de casa Therezinha 107
Mapa 12. Trajetos de ônibus da dona de casa Solange 112
Mapa 13. Trajetos de ônibus/ de carro do Trabalhador Vinícius 115
Mapa 14. Trajetos de ônibus/ de bicicleta do Trabalhador Juventino 118
Mapa 15. Trajetos a pé/ de ônibus da Trabalhadora Rita 121
Mapa 16. Trajeto de ônibus da Trabalhadora Sueli 125
Mapa 17. Trajeto de ônibus da Desempregada Maristela 128
Mapa 18. Trajeto de ônibus do Desempregado Sírio 132
Mapa 19. Trajetos de carro/ de ônibus do Deficiente Físico Eloir 137
Mapa 20. Trajetos de carro/ de ônibus da Deficiente Físico Emanuele 144
Mapa 21. Trajetos a serem realizados pelo TPC através de via exclusiva 171

LISTA DE FOTOS

Foto 1.Estabelecimentos comerciais e de serviços do Subcentro da avenida Tupi 37
Foto 2. Comércios e serviços do Subcentro da avenida Tupi 37
Foto 3. Fachadas dos estabelecimentos do Subcentro da avenida Tupi.....38
Foto 4. Estabelecimentos comerciais e de serviços do Subcentro no bairro Planalto 40
Foto 5. Estabelecimentos do Subcentro no bairro Planalto 41
Foto 6. Comércios e serviços do Subcentro no bairro Planalto..... 41
Foto 7. Estabelecimentos nas imediações do Hipermercado Center Norte 44
Foto 8. Vista de estabelecimentos nas imediações do Hipermercado Center Norte 45
Foto 9. Ponto de integração da Praça Santos Dumont, rua Caramuru 76
Foto 10. Ponto de integração da Praça Santos Dumont, rua Tamoio 76
Foto 11. Ponto de integração da Antiga Rodoviária, rua Tamoio 77
Foto 12. Ponto de integração do Pavilhão São Pedro, rua Tocantins 77
Foto 13. Ônibus da Empresa LP Transportes, carro nº 09051..... 84
Foto 14. Ônibus da Empresa Transangelo, carro nº 2022..... 84
Foto 15. Ponto de embarque/desembarque no bairro Santa Terezinha, avenida Tupi..... 91
Foto 16. Ponto de embarque/desembarque no bairro Planalto, rua das Garças..... 96
Foto 17. Ponto de embarque/desembarque no bairro Santa Terezinha, avenida Tupi..... 98
Foto 18. Ponto de embarque/desembarque no bairro Santa Terezinha, rua Jesuino Piacentini 98
Foto 19. Ponto de embarque/desembarque no bairro Fraron, em frente à UTFPR 99
Foto 20. Ponto de embarque/desembarque no bairro Parque do Som, rua Araribóia.....103
Foto 21. Ponto de embarque/desembarque no bairro São Francisco, rua Gelmino Martignoni 110
Foto 22. Ponto de embarque/desembarque no bairro São Francisco, rua Melci Dal Molin .. 111
Foto 23. Ponto de embarque/desembarque no bairro Trevo Guarani, rua Paraná 116
Foto 24. Ponto de embarque/desembarque na Av. Tupi, Próximo ao Posto Patinho 123
Foto 25. Ponto de embarque/desembarque no bairro São Roque, rua Taubaté 126
Foto 26. Ponto de embarque/desembarque no bairro São João, rua Sadi Bertol.....130
Foto 27. Cobertura precária no ponto de embarque/desembarque no bairro São João, rua Sadi Bertol.....131
Foto 28. Ponto de embarque/desembarque no bairro Planalto, rua das Garças.....133
Foto 29. Ponto de embarque/desembarque no bairro Bonato, rua Anchieta 139
Foto 30. Ponto de embarque/desembarque no bairro Bonato, rua Fernando Ferrari 140

Foto 31. Ponto de embarque/desembarque no bairro Gralha Azul, rua Princesa Izabel 145
Foto 32. Ponto de embarque/desembarque no bairro Gralha Azul, rua Claudir Oldoni 146
Foto 33. BRT em Curitiba-PR 172
Foto 34. Rua XV de novembro - rua das Flores (Curitiba-PR) 174
Foto 35. Rua Goianases - rua do Lazer (Pato Branco-PR) 176
Foto 36. Avenida Tupi - rua do Lazer (Pato Branco-PR) 177
Foto 37. Avenida Tupi - rua do Lazer: Toboágua itinerante, diversão das crianças 177
Foto 38. Ciclofaixa na avenida Tupi 187
Foto 39. Transporte de bicicletas no suporte nos transportes públicos 190
Foto 40. Indicação de transporte de bicicletas nos transportes públicos 191

LISTA DE QUADROS, TABELA E GRÁFICO

Quadro 1. Ponto de integração nº 1 - Praça Santos Dumont, Rua Caramuru 79
Quadro 2. Histórico de passageiros de 2011 80
Quadro 3. Histórico de passageiros de 2012 80
Quadro 4. Histórico de passageiros de 2013 80
Quadro 5. Histórico de passageiros de 2014 80
Quadro 6. Perfil dos entrevistados - (usuários e não usuários do Transporte Público Coletivo) 87
Quadro 7. Principais motivos de deslocamentos dos entrevistados 88
Quadro 8. Ciclo sugerindo os problemas do trânsito nas cidades brasileiras 163
Tabela 1. Planilha geral de custos do Sistema de TPC de Pato Branco-IPK 73
Gráfico 1. Perfil da demanda em dias úteis 81

LISTA DE SIGLAS

COPLAN- Conselho do Plano Diretor

DEPATRAN – Departamento Municipal de Trânsito de Pato Branco

IPPUPB - Instituto de Pesquisa e Planejamento de Pato Branco

PLANMOB- Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana

TPC - Transporte Público Coletivo

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO **16**
1. ESTRUTURAÇÃO E REESTRUTURAÇÃO DO ESPAÇO URBANO **19**
1.1 Produção do espaço urbano **19**
1.2 Expansão urbana e a constituição de centralidades **25**
1.2.1 Centralidades em Pato Branco 29
2. MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE **47**
2.1 Conceitos e definições **47**
2.2 As Políticas Nacionais de mobilidade e acessibilidade urbana **49**
2.2.1- As Políticas Municipais de mobilidade e acessibilidade urbana em Pato Branco 59
2.3 A estruturação do sistema de Transporte Público Coletivo em Pato Branco **69**
3. A CONCEPÇÃO DOS USUÁRIOS E NÃO-USUÁRIO DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO **86**
3.1 Idosos **90**
3.2 Estudantes **97**
3.3 Donas de casa **105**
3.4 Trabalhadores homens **114**
3.5 Trabalhadoras mulheres **119**
3.6 Desempregados **127**
3.7 Deficientes físico **134**
4. A VISÃO DAS EMPRESAS E DO PODER PÚBLICO SOBRE O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO **148**
5. ALTERNATIVAS PARA MELHORAR A MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE URBANA EM PATO BRANCO **161**
5.1 ITS (Sistemas Inteligentes de Transporte) **167**
5.2 Vias exclusivas para o Transporte Público Coletivo **169**
5.3 Calçadas, espaços exclusivos aos pedestres **173**
5.4 Infraestrutura dos pontos de embarque/desembarque **178**
5.5 Viabilidade de gratuidades e benefícios **180**
5.6 Canais de comunicação entre empresa/poder público/usuários **183**
5.7 Capacitação dos operadores do Transporte Público Coletivo **185**
5.8 Bicicletas e ciclovias **186**
5.9 Carro partilhado **191**

5.10 Compreensão popular sobre mobilidade e acessibilidade **193**
CONSIDERAÇÕES **196**
REFERÊNCIAS **201**
ANEXOS **211**
Quadro 9. Ponto de integração nº 2 - Praça Santos Dumont, Rua Tamoio 212
Quadro 10. Ponto de integração nº 3 - Antiga Rodoviária, Rua Tamoio 213
Quadro 11. Ponto de integração nº 3 A - Antiga Rodoviária, Rua Tamoio 214
Quadro 12. Ponto de integração nº 4 - Pavilhão São Pedro, Rua Tocantins 215
Quadro 13. Ponto de integração nº 4 A - Pavilhão São Pedro, Rua Tocantins 216
Tabela 2: Exemplos de fontes de financiamento do TPU (transporte público urbano): justificativa, vantagens e desvantagens 217
APÊNDICES **220**
Apêndice 1. Roteiro de entrevista realizada com os usuários do Transporte Coletivo Público de Pato Branco 221
Apêndice 2. Roteiro de entrevista realizado com os representantes das empresas de Transporte Público Coletivo (LP e Transangelo) 224
Apêndice 3. Roteiro de entrevista realizada com o diretor geral do Instituto de Pesquisa e Planejamento de Pato Branco (IPPUPB) **Emerson Michelin** (Presidente do Conselho do Plano Diretor de Pato Branco e Presidente da Câmara Técnica de Uso do Solo e Territorialidade); e com o diretor de Planejamento (**Carlos Roberto Gonçalves Lins**) 226
Apêndice 4. Roteiro de entrevista realizado com o responsável pelo Departamento de Trânsito de Pato Branco (DEPATRAN) **Esaú Sampaio;** e com o responsável pelo Setor de Transporte Público **Valdocir Afonso** 229

INTRODUÇÃO

A mobilidade e a acessibilidade urbana influenciam cada vez mais a vida dos citadinos, isso porque os centros urbanos estão se expandindo continuamente, aumentando também a necessidade de deslocamento. Além disso, a expansão urbana desordenada cria e recria espaços para os diversos segmentos sociais, interferindo diretamente na qualidade dos deslocamentos, provocando desiguais condições de acesso à cidade.

Compreender as condições de mobilidade e acessibilidade é fundamental para redefinir o planejamento urbano das cidades. Por isso, por meio dessa pesquisa visamos analisar esses elementos, tomando como referência o sistema de Transporte Público Coletivo (TPC) de Pato Branco-PR, buscando identificar os problemas que interferem na mobilidade e acessibilidade urbana e sugerir ao final, alternativas viáveis para solucioná-los.

A cidade de Pato Branco-PR, apesar de pequena apresenta problemas que interferem na mobilidade e acessibilidade dos cidadãos, afetando-os de duas formas. Uma delas são as dificuldades de locomoção causadas devido aos congestionamentos e ao intenso fluxo de veículos nas vias da cidade (essa situação, independe do meio de transporte utilizado, seja individual ou coletivo). Já a outra forma, corresponde à falta/dificuldade de **acesso** aos meios de transporte, sejam eles individuais ou coletivos, o que torna o indivíduo "imóvel" no território.

Nessa pesquisa será evidenciada a dificuldade de acesso aos meios de transporte, e para isso foi necessário selecionar o meio mais acessível à população. Diante disso, selecionamos o transporte coletivo, através de ônibus.

A metodologia empregada na pesquisa baseou-se em referências bibliográficas, análise de documentos históricos, realização de trabalhos de campo e entrevistas. O texto aqui apresentado está organizado em cinco capítulos, os quais retratam aspectos e características que interferem e influenciam nas condições de mobilidade e acessibilidade da população patobranquense.

No **Capítulo 1, "Estruturação e reestruturação do espaço urbano",** apresentamos uma discussão sobre a produção e reprodução do espaço urbano, visando compreender quem são os agentes mais e menos ativos nesses processos, assim como suas influências e decisões. Destacamos também as principais áreas de expansão urbana, de Pato Branco, constituídas a partir de 1980, considerando a estruturação das mesmas e os processos de formação dos subcentros (os quais ofertam comércio e serviços em quantidades significativas). Para embasar

nossa pesquisa, entrevistamos empresários que possuem estabelecimentos nas áreas dos subcentros, desde o início de sua formação até os dias atuais.

No **Capítulo 2**, **"Mobilidade e a acessibilidade"**, abordamos a exposição dos conceitos e definição dos termos, assim como a apresentação das Leis Nacionais e Municipais vinculadas à garantia desses direitos aos cidadãos. Para reunirmos as informações apresentadas nesse capítulo, num primeiro momento nos pautamos em pesquisas bibliográficas, na análise de documentos e posteriormente realizamos pesquisas de campo, com o intuito de obter dados e informações sobre a estruturação do TPC na cidade, desde o início da oferta até os dias atuais. Os dados referem-se à frota de veículos, valor da tarifa, condições dos pontos de embarque/desembarque, sistema de integração, gratuidades e benefícios, dentre outros aspectos.

Com o intuito de complementar e comparar as informações levantadas sobre o TPC na cidade estudada, buscamos, no **Capítulo 3 "A concepção sobre o transporte público coletivo segundo os usuários e não-usuários",** analisar o discurso de um grupo de pessoas, sendo elas usuárias e não usuárias desse meio de deslocamento. O objetivo principal foi compreender quais as dificuldades encontradas no acesso a esse serviço, os motivos para a utilização (ou não) desse tipo de transporte, as condições infraestruturais desse sistema, as sugestões dos usuários e as demandas existentes. Para isso selecionamos um grupo de quatorze pessoas, diferenciadas entre si por área de residência, profissão e gênero. Formulamos um roteiro de entrevista, por meio do qual realizamos perguntas (orais) possibilitando que os mesmos pudessem relatar suas experiências. Essa etapa da pesquisa foi fundamental para a compreensão das reais necessidades dos usuários.

No **Capítulo 4, "A visão das empresas e do Poder Público sobre o transporte público coletivo",** apresentamos o discurso dos representantes públicos responsáveis pelo transporte coletivo na cidade, e dos representantes das empresas que fornecem esse serviço. Por meio das entrevistas realizadas com esses representantes foi possível contrastar as informações repassadas por eles com as que nos foram fornecidas pelos usuários de TPC, expressas no capítulo anterior. De modo geral, os representantes do Poder Público e das empresas avaliam o sistema de forma bem mais positiva do que os usuários. Eles buscam destacar os pontos positivos, e na maioria das vezes não reconhecem os pontos negativos citados pelos entrevistados. Todos os representantes apresentaram proposições de melhorias para o TPC, visando uma maior qualidade no serviço ofertado à população.

Para finalizar, apresentamos, no **Capítulo 5 "Alternativas para melhorar a mobilidade e acessibilidade urbana em Pato Branco",** algumas proposições para melhorar o

TPC, assim como alternativas ao uso desse meio de deslocamento. Se essas sugestões forem analisadas, e se possível, implementadas pelo Poder Público e pelas empresas, haverá uma melhora significativa nas condições de mobilidade e acessibilidade urbana da população de Pato Branco. Essas medidas podem também, a longo prazo, estimular a não utilização do automóvel particular de forma frequente, diminuindo os problemas de congestionamento, poluição e "imobilidade".

Por meio das reflexões apresentadas nesse texto, bem como através das proposições que serão encaminhadas aos responsáveis pelo TPC em Pato Branco, esperamos contribuir para que as mudanças necessárias em relação às condições de mobilidade e acessibilidade urbana não continuem sendo apenas utópicas. Almejamos que as mudanças necessárias sejam concretizadas, para assim garantir condições mais dignas e justas de mobilidade e acessibilidade, para que todos os cidadãos possam de fato ter direito à cidade.

1. ESTRUTURAÇÃO E REESTRUTURAÇÃO DO ESPAÇO URBANO

O principal objetivo deste capítulo é analisar o processo de estruturação e reestruturação do espaço urbano, bem como identificar os agentes que o produzem. A partir de então, poderemos salientar as principais consequências desse processo, que são a expansão urbana desordenada e a constituição de centralidades.

As ações de determinados agentes produtores do espaço urbano trazem consequências significativas para a população em geral, e a expansão urbana de forma desordenada é uma delas, pois esse processo geralmente amplia a especulação imobiliária nas áreas mais próximas do centro principal, que não são destinadas para os segmentos de baixa renda, que terão que residir nas periferias mais longínquas e carentes. Com a expansão urbana, nem sempre há um desdobramento dos equipamentos urbanos, comerciais e de serviços e, desse modo, a população com um menor poder aquisitivo não tem uma acessibilidade adequada a eles. Devido, basicamente, à distância em relação ao centro principal, as áreas mais afastadas e com grande contingente populacional poderiam significar um amplo potencial de consumo. Desse modo, os empreendedores poderiam sentir-se estimulados a instalar seus comércios e serviços para atender as necessidades cotidianas daqueles moradores, contribuindo para amenizar as dificuldades de deslocar-se até as áreas melhor servidas por tais estabelecimentos. Em alguns casos, essas áreas periféricas, expandem-se e o comércio e serviços diversificam-se possibilitando a constituição de subcentros. Se houvesse uma parceria entre os agentes econômicos e o Poder Público Municipal, a estruturação das periferias, principalmente das pobres, seria mais adequada. Todos esses processos e seus respectivos aspectos, bem como sua identificação na cidade de Pato Branco-PR serão apresentados no próximo item.

1.1 Produção do espaço urbano

Nosso principal objetivo neste item é retratar os processos que determinam a produção do espaço urbano, levando em consideração que a modificação do espaço nas cidades é influenciada por diversos interesses, tais como econômicos, sociais, políticos, culturais. Esses interesses emergem das relações estabelecidas na sociedade e são perceptíveis através das ações dos agentes produtores do espaço urbano, os quais serão identificados e analisados no decorrer das explanações.

O processo de produção e reprodução do espaço urbano é contínuo e está diretamente vinculado às atividades humanas. Nesse sentido, Carlos (1994, p.49) argumenta que esse “[...] intenso e incansável processo de produção e reprodução humana se materializa concretamente

no espaço geográfico, e é apreendido na paisagem através de uma série de elementos". Um deles é a urbanização.

O processo de urbanização, nos seus primórdios, ocorreu de forma gradativa. Contudo, com o advento do capitalismo ele foi se intensificando, tendo o aumento populacional (que contou com a intensiva migração rural) papel primordial para a produção do espaço urbanizado, à medida que tal processo estimulava o crescimento dos aglomerados urbanos. Esse processo ocorreu na Europa, no século XVIII, e acentuando-se principalmente após a Revolução Industrial, que impulsionou a economia.

Além disso, algumas medidas implementadas pelos Governos incentivaram a aglomeração de pessoas em determinadas áreas, como as políticas públicas que definiam melhorias no saneamento básico, a difusão de vacinas e antibióticos, as facilidades no processo migratório etc. Essas ações contribuíram para a redução da mortalidade populacional e para o aumento da expectativa de vida, o que fez crescer ainda mais a quantidade de pessoas nos aglomerados urbanos (SINGER, 1987).

Além dessas medidas, o campo foi um grande "exportador" de pessoas, Singer (1987) destaca que "A saída, mais cedo ou mais tarde, é a migração para as cidades do excedente de população, cujo deslocamento é produzido por fatores de estagnação das forças produtivas" (p. 70-71). Com a estagnação do campo, a migração foi a única alternativa para milhares de pessoas e esse fato causou um significativo aumento populacional nas cidades europeias, bem como a criação de novos aglomerados urbanos.

No que diz respeito à América Latina[1], o processo de urbanização intensificou-se de forma diferenciada do ocorrido na Europa. A urbanização potencializou-se no período Pós-Segunda Guerra Mundial. Podemos verificar que em 1940 havia 3.500.000 milhões habitantes; já em 1950, cerca de 12.000.000 milhões de pessoas viviam nos aglomerados urbanos (CASTELLS, 1983). Esse aumento repentino foi ocasionado por vários fatores, entre eles o econômico e expressou-se com mais ênfase nos "[...] países cuja estrutura econômica estava sofrendo transformações pelo desenvolvimento de novas atividades, industriais e de serviços, que são necessariamente praticadas a partir de uma base urbana" (SINGER, 1987, p. 70). Dessa forma, os países da América Latina estavam passando por um período de transição que já havia sido vivenciado antecipadamente pelos países europeus.

Por esse motivo, os europeus decidiram orientar o desenvolvimento desses países, tendo como justificativa seus planos de desenvolvimento. Porém, de acordo com Sposito (2008), os

[1] Destacamos a América Latina pelo fato de ser a área onde se desenvolve a pesquisa.

discursos de desenvolvimento e de urbanização elaborados pelos governantes dos países desenvolvidos necessitavam ser analisados cautelosamente, pois eles buscavam vender um modelo de urbanização com base em suas expectativas. Ainda segundo a autora, eles defendiam que, apenas com a intensificação da industrialização e o consequente controle parcial do mercado mundial capitalista, os países subdesenvolvidos ou em desenvolvimento conseguiriam alcançar o desenvolvimento econômico e um grau significativo de urbanização.

Essas ideias foram adotadas como modelos em alguns países, mas, com o passar do tempo percebemos que histórica e espacialmente, o processo de urbanização ocorria diferenciadamente, dependendo do período histórico, da localização, da forma de organização social, assim como das relações estabelecidas entre os povos, e não apenas levando em conta a implementação de políticas de potencialização da industrialização, como os representantes dos países desenvolvidos ressaltavam. Devemos lembrar que:

> [...] os índices de urbanização são diferenciados, e determinados pelo tipo de dominação/subordinação estabelecido entre os países industriais e os dependentes. Nesse sentido, não podemos explicar a urbanização destes países dependentes a partir de um processo de industrialização, como o vivido no século passado por alguns países europeus, ainda que o ritmo de crescimento urbano assemelhe-se e seja até mais acelerado que o daqueles países (SPOSITO, 2008, p. 69-70).

Portanto, precisamos analisar as características do processo de urbanização de acordo com o contexto histórico, espacial e social de cada país. A finalidade principal da difusão do padrão econômico propagado pelos países desenvolvidos era a implementação e intensificação de um modelo de produção mundial que favorecesse o mercado capitalista, sem o interesse de fortalecer o desenvolvimento econômico ou a produção do espaço urbano dos países subdesenvolvidos ou em desenvolvimento.

Essa interpretação intencional e equivocada sobre o desenvolvimento urbano propagou-se intensamente por várias décadas. Castells (1983, p. 79) chama a atenção para esse problema, ressaltando que "[...] uma interpretação tão frequente quanto errônea, [...] considera a urbanização como uma consequência mecânica do crescimento econômico e, em particular, da industrialização". De acordo com esse autor, devemos considerar a importância do fator econômico para a produção do espaço, mas sem desconsiderar a importância dos fatores social, político, cultural, entre outros, pois todos estão vinculados às ações dos agentes produtores do espaço urbano.

Esses agentes influenciaram e ainda influenciam a produção do espaço urbano e por isso é extremamente importante identificá-los e destacar suas ações e relações, para que seja possível

compreender os reflexos destas na estruturação das cidades. Vários são os agentes produtores do espaço urbano e eles representam alguns segmentos sociais distintos, por isso, a sua identificação bem como a compreensão sobre as suas ações dependerão do posicionamento social do observador.

O observador precisa ter uma visão abrangente sobre os processos que permeiam a sociedade, para poder reconhecer os grupos de interesses e as ações destes, caso contrário poderá fazer uma leitura superficial ou restrita (seja pela falta de informação, de instrução ou de condições de tecer críticas) da realidade.

Dessa forma, é preciso apontar esses agentes, bem como procurar apreender as intenções que permeiam as suas ações. Para Corrêa (2003), os agentes produtores do espaço urbano são: "[...] os proprietários dos meios de produção, sobretudo os grandes industriais; os proprietários fundiários; os promotores imobiliários; o Estado; os grupos sociais excluídos" (p. 12). A identificação dessas pessoas na sociedade não é uma tarefa tão simples, pois ao analisarmos suas ações podemos verificar que eles agem de forma articulada e, às vezes, se unem para alcançar objetivos comuns.

O Estado, de acordo com Corrêa (2003), é constituído pelos representantes públicos, que foram eleitos para ocupar cargos políticos e governar em prol da implementação de políticas que atendam a maior parcela da sociedade, aquela menos amparada, que, muitas vezes, não possui condições e nem influência suficiente para modificar sua realidade. Entretanto, sabemos que desde o surgimento da organização "estado" não há um compromisso direto com a população em geral, mas sim com uma parcela dela, composta por segmentos mais influentes, que geralmente possuem maior poder aquisitivo.

A falta de comprometimento com a maioria da população é verificada em várias escalas, seja na Federal, estadual ou Municipal, inclusive na cidade onde desenvolvemos a pesquisa, Pato Branco-PR, os representantes do Poder Público[2] do município produzem e reproduzem o espaço urbano conforme seus interesses, os quais, muitas vezes, fundem-se com o dos grandes industriais, proprietários fundiários e promotores imobiliários. Esses grupos estabelecem trocas de favores entre si em prol de interesses de seus grupos, que na grande maioria das vezes estão associados à obtenção máxima de lucros.

O espaço social é uma arena de lutas, onde os interesses das classes sociais convergem e divergem a todo momento. Isso é perceptível também ao analisarmos as ações dos grandes industriais, que, segundo Corrêa (2003) também influenciam na produção do espaço urbano

[2] Quando citarmos "Poder Público" durante o texto, estamos nos referindo aos agentes municipais eleitos ou nomeados para ocuparem algum cargo público.

pelo fato de possuírem os meios de produção. Eles conseguem dinamizar economicamente determinada área e, dessa forma, conseguem dialogar com os representantes do Poder Público para obterem vantagens como isenção de impostos, aquisição de terrenos centralizados por preços baixos, entre outros benefícios.

O diálogo, a articulação e alianças entre grandes capitalistas e representantes públicos tornam-se vantajosos para os dois lados, pois as empresas alcançam seus objetivos de acumular mais capital, enquanto o Poder Público, através de seu poder de modificar determinadas áreas (através da implantação e manutenção desses empreendimentos, os quais podem gerar empregos e até o desenvolvimento comercial nos arredores) obtém benefícios financeiros individuais, o que é injusto com o restante da sociedade.

Outro grupo que interfere na produção do espaço urbano é formado pelos proprietários fundiários (CORRÊA, 2003). Eles detêm a posse da terra (que a partir de 1850 tornou-se uma mercadoria muito importante) e assim exercem grande influência e interferência na consolidação de áreas rurais e urbanas.

Além desse fator, os proprietários fundiários possuem grandes quantidades de terras próximas aos limites da cidade, as quais podem, por meio da expansão urbana ser valorizadas. Em alguns casos, a expansão da cidade em direção as posses desses produtores fundiários não são previstas nos planejamentos do município, mas devido à grande influência sobre os representantes públicos, essas éreas são loteadas e regularizadas beneficiando seus proprietários. Esse processo é um dos causadores da intensa valorização dos imóveis nas áreas mais centrais, pois, a partir da expansão urbana para além das franjas da cidade, a especulação sobre os terrenos do centro aumenta.

Essa situação reflete diretamente na vida de muitos cidadãos, principalmente aqueles que, devido a esse processo, têm como única alternativa residir nas periferias distantes. Isso se deve aos preços dos imóveis que aumentam próximo ao centro da cidade, inviabilizando que famílias com menor poder aquisitivo residam nessas áreas.

Esses problemas agravam-se diante da ação dos promotores imobiliários, outro grupo que não visa atender as necessidades da população em geral, mas priorizar seus próprios interesses (CORRÊA, 2003). Além de acirrar o mercado de imóveis (diante do processo de especulação imobiliária), esses agentes buscam, através de pressões junto ao Estado, alternativas para burlar e modificar as Leis e as decisões governamentais, visando o uso e a ocupação de áreas não previstas no Plano Diretor municipal. Isso geralmente ocorre com o auxílio de representantes públicos que beneficiam os promotores imobiliários através da aprovação de loteamentos, construções não previstas/permitidas, destinação de áreas exclusivas

para determinados grupos sociais, entre outras ações. Sposito (2007, p. 6) sobre essa união de interesses, afirma que "[...] a legislação urbana é alterada para legitimar as práticas que facilitam a implantação de loteamentos fechados". Dessa forma, é possível a criação de espaços de autossegregação, os quais buscam distanciar os diversos segmentos sociais, causando a segregação dirigida.

A fusão de interesses entre o poder público e o privado torna-se cada vez mais explícita e pode possibilitar a definição de espaços para determinados segmentos sociais. Essa união entre os representantes públicos e o setor privado, que vai além de interesses relacionados à questão habitacional, também são firmadas, segundo Gottdiener (1997, p. 203), abrangendo outros aspectos e programas, tais como:

> [...] sistemas de preços para produtos, especialmente na agricultura; salários mínimos e auxílio de desemprego para trabalhadores; uma ampla variedade de leis do Legislativo que protegem as atividades econômicas e ajudam a estruturar indústrias selecionadas, como da habitação e bancária; uma ampla variedade de programas que subsidiam a pesquisa científica e organizacional; vastos programas de gastos que envolvem projetos no ambiente construído ou sob os auspícios diretos do Estado, ou os auspícios combinados entre o Estado e particulares, como a reurbanização; uma estrutura de taxação de impostos que patrocina gastos em áreas escolhidas, como projetos habitacionais; uma permanente economia de guerra que investe bilhões de dólares do orçamento federal numa ampla variedade de indústrias particulares envolvidas na defesa; estruturação de crédito, que encoraja altos níveis de consumo pessoal; e, finalmente, organismos nacionais de regulamentação e planejamento em todos os níveis do governo.

Vários são os grupos beneficiados diretamente pelas relações estabelecidas com o Poder Público, porém o grupo que mais necessita desse apoio é o que menos o recebe. De acordo com Corrêa (2003), os grupos sociais excluídos, que individualmente não conseguem suprir suas necessidades, ficam à mercê do apoio dos representantes públicos. Ressaltamos que os integrantes desse grupo também são agentes produtores do espaço urbano, porém, sua influência é pequena diante da interferência dos outros agentes.

A escala de interferência dos grupos sociais excluídos, na sociedade, está relacionada, na maioria das vezes, ao local, já que eles conseguem modificar com facilidade apenas a realidade de suas ruas e de seus bairros. Dessa forma, "É na produção da favela, em terrenos públicos ou privados invadidos, que grupos sociais excluídos se tornam, efetivamente, agentes modeladores, produzindo seu próprio espaço, na maioria dos casos independentemente [...]" (CORRÊA, 2003, p. 30). Eles organizam-se geralmente de duas formas, uma delas espontaneamente, sem um debate anterior sobre as modificações propostas, ou seja, quando um grupo resolve mudar algo sem uma análise prévia. A outra forma mais organizada, pode ser

feita através das "associações de bairro", por meio das quais os moradores podem se reunir e listar as reinvindicações para, posteriormente, serem encaminhadas ao Poder Público.

Esses grupos, geralmente por meio da organização e da união de forças dos moradores que vivenciam a mesma realidade social, conquistam algumas reivindicações, as quais modificam situações de seu cotidiano. Um exemplo disso são as autoconstruções, segundo Villaça (1986, p. 59) vistas pelos burgueses de forma romantizada, já que estes "[...] procuram explorar um suposto sentimento de solidariedade e amizade que se desenvolve em torno da produção da casa pelo processo de 'ajuda mútua' que reúne amigos e vizinhos estimulados pela alegre sensação de produzir a casa com as próprias mãos". Na verdade, o estímulo para esse tipo de organização social, no caso do exemplo utilizado, esconde o grande problema habitacional brasileiro, não resolvido pelo Estado, que transfere a responsabilidade para a própria população.

Com base nas exposições apresentadas, compreendemos que o processo de produção e reprodução do espaço urbano é influenciado pelos agentes sociais que possuem maior poder econômico e político. Assim, os interesses dos mais necessitados ficam em segundo plano. E o Estado, por ser o agente que possui a maior influência, pois é capaz de interferir na organização da sociedade, acaba por vincular-se aos agentes mais atuantes, deixando-se corromper através de alianças políticas, intensificando os processos de segregação e curvando-se aos interesses do capital.

Após explanar a respeito dos processos de urbanização e sobre os agentes que interferem na produção do espaço urbano, destacaremos as consequências da expansão urbana, entre elas a descentralização comercial e de serviços, que pode gerar multicentralidades e policentralidades no espaço urbano. Nosso intuito é verificar se as infraestruturas e os equipamentos urbanos expandem-se com a mesma intensidade e se atendem às necessidades de toda a população da cidade.

1.2 Expansão urbana e a constituição de centralidades

Por meio da expansão urbana, novas áreas são produzidas nas cidades. De acordo com Sposito (2013), as condições técnicas e funcionais facilitam a localização de novas áreas, cada vez mais afastadas do centro principal, onde estão concentrados o comércio e serviços.

Diante disso, emergem novos bairros com um novo mercado consumidor, atraindo investidores que instalam seus serviços nessas áreas e instituem novas centralidades na cidade. Sposito (2013, p. 73) deixa claro que a centralidade é a "[...] condição e expressão de central que uma área pode exercer e representar". Segundo Pereira (2001, p. 63), as centralidades

podem ser "[...] identificadas pela diversidade de fluxos e pela fluidez no território". Portanto, áreas que concentram uma quantidade e diversidade significativa de estabelecimentos comerciais e de serviços que geram fluxos podem ser consideradas áreas centrais, assim como os centros principais, contudo em menor porte.

As centralidades, além de serem imóveis (caso dos subcentros), podem apresentar características de se moverem pelo território. Isso pode ser verificado em determinadas praças, as quais apresentam uma centralidade apenas nos dias de feiras, ou nos estádios de futebol onde são desenvolvidas atividades artísticas, culturais e esportivas. Outro exemplo são alguns parques que, durante a semana, não apresentam características da centralidade, mas nos finais de semana, por sediarem eventos, atraem uma circulação significativa de pessoas, propiciando a ocorrência de centralidades.

As centralidades que se desenvolvem nos subcentros são geralmente vinculadas ao fluxo de moradores que residem nas proximidades dessas áreas, distantes do centro principal. Diante das dificuldades que esses moradores têm para se deslocar cotidianamente para o centro da cidade, muitos agentes econômicos veem nessas áreas um potencial de consumo a ser explorado e, assim, instalam seus empreendimentos. Pereira (2001, p. 40) ressalta que essas áreas "[...] serão desenvolvidas de acordo com o potencial de consumo, de forma pontual e diversificada, atendendo diferentemente as necessidades, de acordo com a sua constituição e os atrativos de onde se instalam".

Porém, nem todos os ramos do comércio e dos serviços são atraídos para essas áreas mais periféricas e pobres. Nesse sentido, o Poder Público poderia incentivar a instalação de determinados equipamentos, essenciais para a reprodução social, estabelecendo para isso uma parceria com o setor privado. Esse incentivo poderia ocorrer através de acordos entre o Poder Público e os comerciantes, por meio da isenção de impostos, concessão de terrenos, entre outros estímulos, para possibilitar melhorias para essas áreas, facilitando o dia-a-dia da população que ali reside.

Vale ressaltar, que os subcentros não visam competir diretamente com o centro principal, pois eles não oferecem grande diversidade de atividades comerciais e de serviços e também não conseguem garantir os mesmos preços ofertados no centro. O único ponto positivo para o consumo nessas áreas é a pequena distância entre a localização das mesmas e a residência dos consumidores.

Além dos subcentros localizados nas periferias e direcionados ao público com menor poder aquisitivo, há outras áreas que também propiciam a ocorrência de centralidades, embora surjam com outro intuito. É o caso dos grandes empreendimentos como hipermercados e lojas

de departamento, que são planejados para estimular o consumo dos segmentos com maior poder aquisitivo. Essas áreas ofertam comércio e serviços diversos, contudo, apresentam características diferentes das encontradas nos subcentros. Entre essas características, destacamos o fato de poderem ou não competir diretamente com o centro principal; outra característica é que não estão necessariamente inseridas nas imediações das residências de seu público alvo, pois os seus consumidores são oriundos de várias partes da cidade e também da região e possuem uma facilidade de deslocamento.

As duas formas de centralidades observadas acima modificam o espaço urbano das cidades. Segundo Montessoro (1999, p. 84 apud PEREIRA, 2001, p. 51), "[...] o surgimento de novas áreas atrativas para a instalação das atividades comerciais e de serviços propiciaram a formação de novos pontos de estrutura interna da cidade e promovem novos eixos de expansão de seu tecido urbano". A expansão urbana que gera novos centros comerciais está engendrada nas novas lógicas de localização, como destaca Sposito (2001, p. 85):

> Essa nova morfologia está marcada por um padrão de desconcentração territorial que não pode ser compreendido como negação da aglomeração, mas como condição e expressão de novas lógicas de localização, que engendram novas práticas sociais e que se realizam redesenhando essa nova morfologia.

A nova morfologia dos aglomerados urbanos, citada por Sposito (2001), evidencia o surgimento de novas centralidades que, segundo ela, são constituídas de formas divergentes, uma delas relacionada ao termo multicentralidade e outra à policentralidade. A utilização do termo multicentralidade refere-se ao espaço urbano com mais de um núcleo, aquele em que "[...] há conformação de mais de uma área de concentração comercial e de serviços nas cidades, influenciando a perda relativa do peso e da importância do centro 'principal' em estruturas espaciais tipicamente monocêntricas até então" (SPOSITO, 2013, p. 74-75). Essa formação ocorre de forma espontânea e a localização dos novos empreendimentos baseia-se no poder de consumo e na demanda da população da área e geralmente deve-se a pequenos empresários, o que se dá de forma gradual, não interferindo drasticamente, num primeiro momento, no fluxo territorial (SPOSITO, 2013).

Já o termo policentralidade, segundo a mesma autora, refere-se às centralidades que possuem "[...] dinâmicas mais recentemente observadas, [...] superando a lógica que orienta sua formação" (SPOSITO, 2013, p. 75). Esses espaços são criados, de forma abrupta, por meio da instalação de imponentes empreendimentos que geram grande circulação de pessoas, acarretando impactos no espaço onde se instalam, pois modificam a dinâmica territorial de forma drástica (SPOSITO, 2013). Esses empreendimentos podem ser hipermercados,

shoppings, lojas de departamento, entre outros. Ainda segundo a autora, distinguem-se das outras áreas centrais por três razões:

> [...] porque exercem atração sobre todo o conjunto da cidade, [...]. Conformam, deste modo, uma centralidade que não é hierarquicamente inferior à do centro principal, [...], mas sim que compete com o centro principal, [...]. Em segundo lugar, não resultam da somatória de comerciantes, prestadores de serviços, pequenos empreendedores e proprietários de imóveis ou terrenos [...]. Ao contrário, são grandes superfícies comerciais e de serviços planejadas, construídas e ocupadas, em conjunto, num intervalo temporal relativamente curto [...]. Por último, esses empreendimentos geram segmentação e seletividade socioespaciais, e, alguns casos chegando a ser uma das condicionantes dos processos de segregação socioespaciais (SPOSITO, 2013, p. 75-76).

É importante destacarmos que os empreendimentos que provocam a policentralidade não se instalam necessariamente onde estão seus consumidores ou onde há um grande potencial de consumo. Segundo Sposito (2013, p. 78), esses empreendimentos "[...] não procuram a cidade, mas esperam e realizam ações para que a cidade e os citadinos as procurem". A população que consegue consumir nessas áreas possui uma mobilidade facilitada por meio de seus veículos particulares e não se importa de percorrer longas distâncias para acessar os empreendimentos. Esses consumidores procuram essas áreas devido à comodidade dos estacionamentos particulares e ao isolamento social que possibilitam.

A descentralização comercial e de serviços para além da área central das cidades intensificou-se a partir da década de 1920, nos Estados Unidos da América, sendo posteriormente difundida para outros países (GOTTDIENER, 1997). No Brasil, a formação desses centros ocorreu de forma mais tênue, com o abandono do centro principal pelas camadas de alta renda. De acordo com Villaça (2001, p. 294), "[...] o primeiro subcentro a surgir no Brasil foi o Brás, em São Paulo, na década de 1910".

No decorrer da expansão do "modelo" inicialmente de multicentralidade, os subcentros que se formaram na sequência, não seguiram um padrão pré-estabelecido, pois a sua formação ocorreu espontaneamente, conforme as necessidades da população e a capacidade dos empreendedores, mas sempre se adaptando à dinâmica da urbe. Por esse motivo, observamos que geralmente a quantidade de subcentros está diretamente relacionada com o tamanho da cidade. Para Santos (1993, p. 187):

> Quanto mais extensa e mais populosa a cidade, maior a tendência a que nela se encontre um maior número de frações de aglomeração dotadas de características próprias, tanto no que se refere ao meio constituído e às infra-estruturas, quanto às condições socioeconômicas locais.

A constituição de subcentros é tida como vantajosa para a população da cidade, pois, quanto mais distribuídos forem os equipamentos públicos e os estabelecimentos comerciais e de serviços, maior será a facilidade de acesso a esses bens por parte dos diferentes segmentos sociais. Se, nas cidades, houvesse subcentros distribuídos em áreas estratégicas, principalmente nas mais afastadas e menos equipadas, os moradores dessas localidades não teriam que realizar frequentemente longos deslocamentos para suprir as suas necessidades básicas no centro principal.

Porém, o que vemos é a constituição de subcentros sem a participação do Poder Público. Muitas vezes, apenas após a consolidação dessas áreas, através de investimentos de empresários, é que os representantes públicos buscam instalar equipamentos como postos de saúde e escolas. O correto seria o contrário, ou seja, o Poder Público deveria determinar as áreas nas quais seriam instalados os equipamentos urbanos públicos, estimulando os agentes econômicos a investirem nas proximidades, com o intuito de suprir as necessidades da população de determinadas periferias, principalmente as pobres, direcionando a expansão da cidade em direção aos mais necessitados.

Entretanto, o que percebemos são os incentivos à constituição de centralidades com características da policentralidade, as quais beneficiam os grandes empresários, com a instalação de empreendimentos significativos, direcionados apenas aos segmentos sociais que possuem maior poder aquisitivo. Diante disso, intensifica-se o processo de segregação e distanciamento dos cidadãos com diferentes condições financeiras, o que torna a cidade ainda mais fragmentada e desigual.

A partir dos apontamentos a respeito das cidades que apresentam diversas centralidades através da formação de mais de uma área central, destacaremos no próximo item, os centros de comércios e serviços que possuem características de multicentralidade e policentralidade na cidade de Pato Branco. A seguir, faremos uma breve exposição sobre o processo de formação dos centros comerciais e destacaremos as principais características encontradas atualmente nessas áreas.

1.2.1 Centralidades em Pato Branco

O termo subcentro está associado a áreas urbanas nas quais há um significativo fluxo de pessoas e veículos. Para além do centro principal, o subcentro pode possibilitar o consumo de mercadorias e serviços à população que reside distante das áreas centrais. Em alguns casos, as áreas nas quais se formam subcentros são supridas por equipamentos públicos como escolas e postos de saúde. Na cidade de Pato Branco, há dois subcentros e também áreas com

características de policentralidade, nas quais há distintos empreendimentos que atraem consumidores em potencial.

Contudo, antes de aprofundarmos o debate a respeito das centralidades, faremos uma breve consideração sobre a formação de Pato Branco e sua economia, devido à importância desses dados para a compreensão da dinâmica dessa cidade para a região Sudoeste do Paraná. No Mapa 1 a seguir, podemos verificar a localização da cidade no Sudoeste do Paraná.

Desde 1918, o município de Pato Branco[3] diferenciava-se no âmbito regional. A importância do município para o Sudoeste do Paraná só aumentou com o passar das décadas. Segundo Voltolini (2002, p. 38), a cidade tornou-se um centro econômico e social devido a vários fatores, entre eles:

> [...] - a intensificação da atividade extrativista baseada na industrialização de milhões de pinheiros que cobriam o território da Colônia [...]; - Instalação em 1940 de um destacamento policial para servir de apoio ao subdelegado [...]; - em 1945, Villa Nova recebeu uma Agência Postal Telefônica [...]; - no setor de serviços médicos hospitalares, [...] o primeiro hospital de Bom Retiro [...]; - o ensino foi contemplado com a concretização de duas iniciativas de vulto e presentes ainda hoje no cenário educacional de Pato Branco [...]; - em 1948, no serviço de assistência religiosa, Bom Retiro foi agraciado com a criação e instalação da Paróquia São Pedro Apóstolo [...] - é de 1947 ou 1948 a abertura de uma Coletoria Estadual, destinada à fiscalização e arrecadação de impostos estaduais [...].

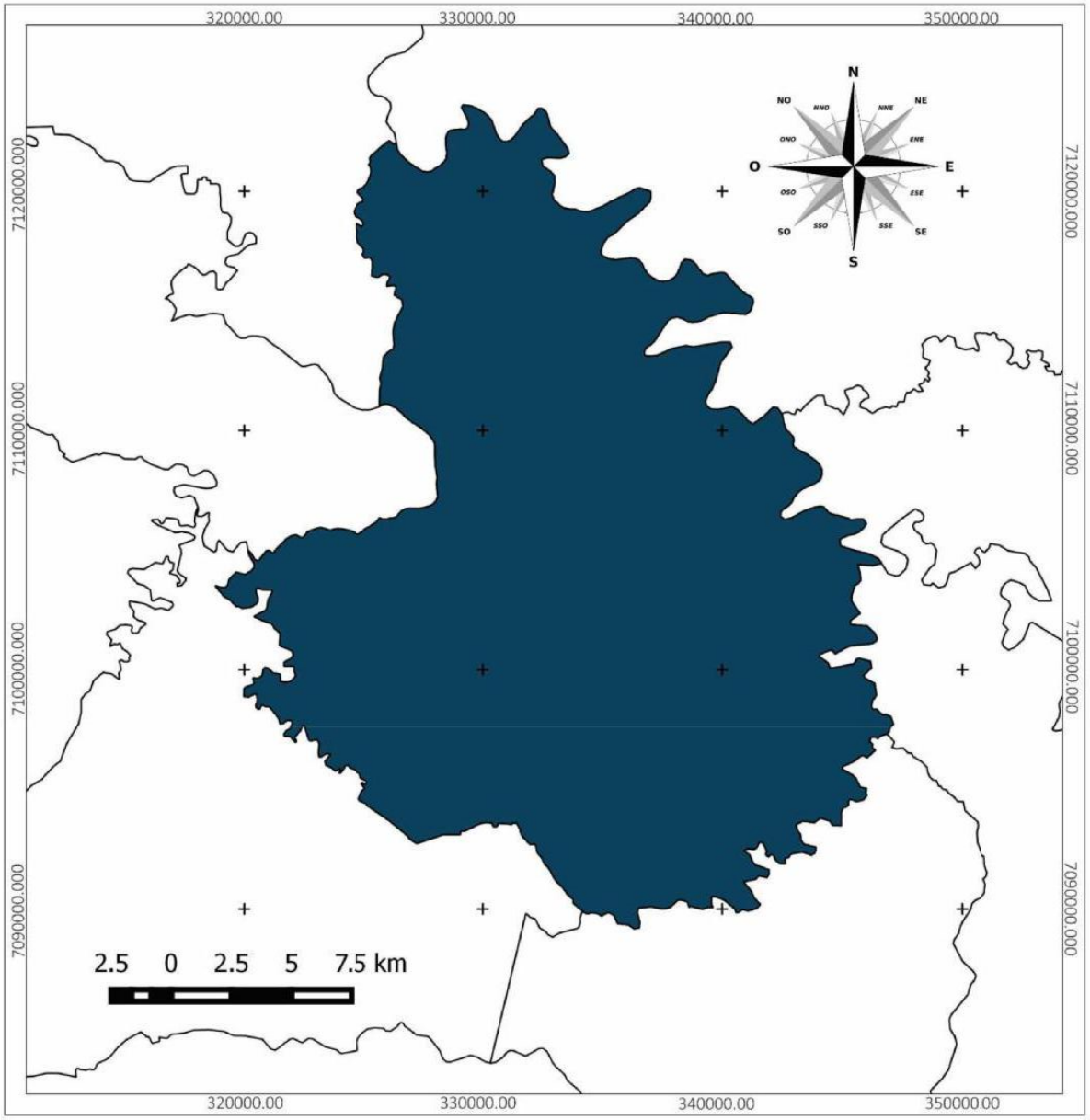
À época, outras colônias dependiam dos serviços ofertados nessa cidade e, devido a esse e outros fatores, o Governo do Estado, em 1951, elevou Pato Branco a município. Assim, o governo do Estado, "[...] através da Lei 790/51, estendeu a mão a dezenas de reivindicações de povoados [...], instalando cinco novos municípios: Barracão, Capanema, Francisco Beltrão, Pato Branco e Santo Antônio" (VOLTOLINI, 2005, p. 342).

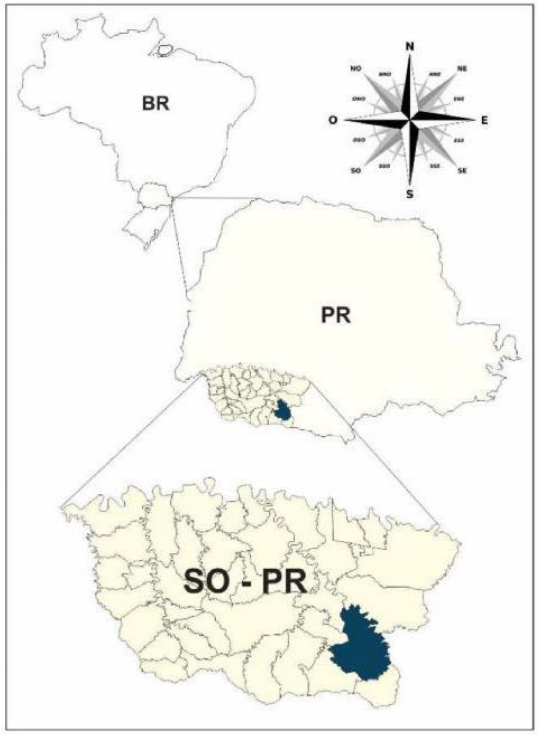
Após a criação do município, sua economia cresceu exponencialmente, diversificando a oferta de comércios e serviços. Atualmente os setores da economia mais significativos são:

> [...] na área de software e eletroeletrônica como referência regional e estadual; a *indústria* voltada a [...] eletrônica, metal-mecânica, indústria de móveis em série e sob encomenda, [...] além, de indústria de plásticos; os *serviços* com destaque aos [...] médico-hospitalares, de transporte de passageiros e cargas, contabilidade, informática, concessionárias de veículos e oficinas mecânicas e elétricas; o *comércio* é o grande polo lojista da região Sudoeste; e a *agropecuária* grande produtor de soja, milho, trigo e feijão. Em menor escala de frutas, [...] e também a criação de porcos, gado leiteiro, de corte e frangos (DIÁRIO, 2011, p. 40).

---

[3] Em 1918 o município era denominado de Colônia Bom Retiro, com seu povoado "urbano" chamado de Villa Nova. Para maiores informações sobre a formação e mudanças nas nomenclaturas do município de Pato Branco, consultar: VOLTOLINI, Sittilo. Retorno 4: Plácido Machado, Primeiro Prefeito de Pato Branco. Pato Branco: Imprepel, 2002. p. 37.





UNIOESTE - UNIVERSIDADE ESTADUAL DO OESTE DO PARANÁ
Campus de Francisco Beltrão - Programa de Pós Graduação em Geografia Área de Concentração: Produção do Espaço e Meio Ambiente

Título: Localização do município de Pato Branco no Sudoeste do Paraná		
Elaboração: Raquel Alves de Meira	Ano: 2016	
Fonte do mapa: Base Cartográfica IBGE	Ano: 2008	Escala: 1: 25000
Projeção: Sistema de Coordenadas UTM Sirgas 2000	Numeração: Mapa 01	Página: 31
Apoio: CAPES Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior		

Todos esses setores atendem a região Sudoeste do estado do Paraná, entretanto, apesar da cidade apresentar inúmeras funções, ela não é considerada de porte médio segundo as definições do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). De acordo com o IBGE, "[...] a cidade média é aquela que possui população entre 100.000 e 500.000 habitantes" (FRANÇA[4] apud SILVA, 2013), e Pato Branco possui 79.011 pessoas (ESTIMATIVA POPULACIONAL, IBGE, 2015).

Todavia, diversos autores questionam as características quantitativas elencadas pelo IBGE para definir uma cidade média. Atualmente há um grande debate a respeito do conceito e da definição de cidades médias, não havendo consenso entre os estudiosos do assunto. Alguns autores preferem utilizar dados quantitativos para a classificação, como os elencados pelo IBGE que leva em consideração apenas a quantidade habitacional e a extensão territorial, enquanto outros preferem considerar os dados qualitativos, como os citados por Sposito (2004, p. 127):

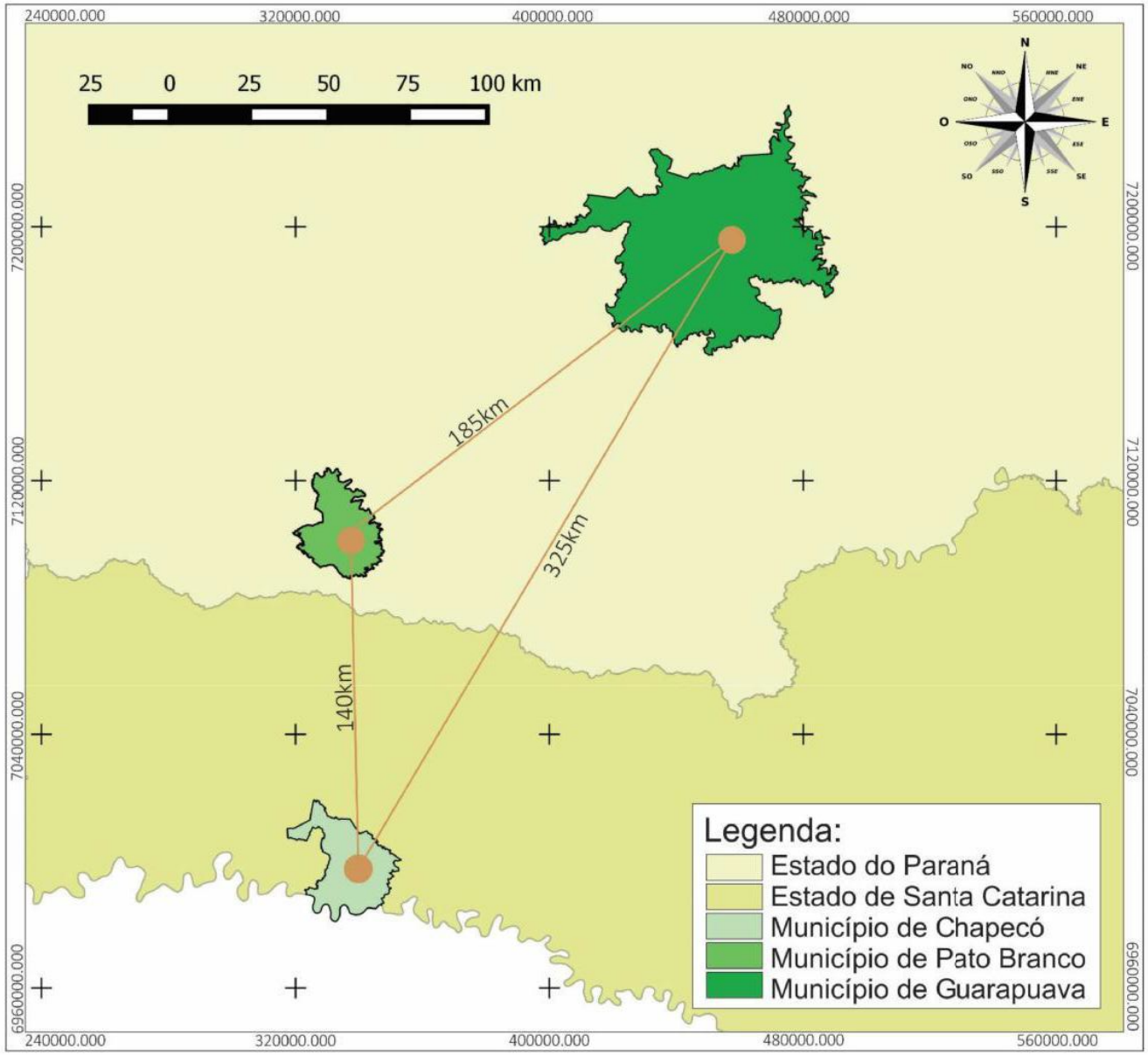
> [...] cidades médias só podem ser consideradas no plano conceitual e a partir de uma análise que contemple a situação geográfica da aglomeração ou centro urbano que a constituem, seus papéis econômicos regionais, suas relações intermediárias entre cidades pequenas e metrópoles, bem como seus papéis político-administrativos.

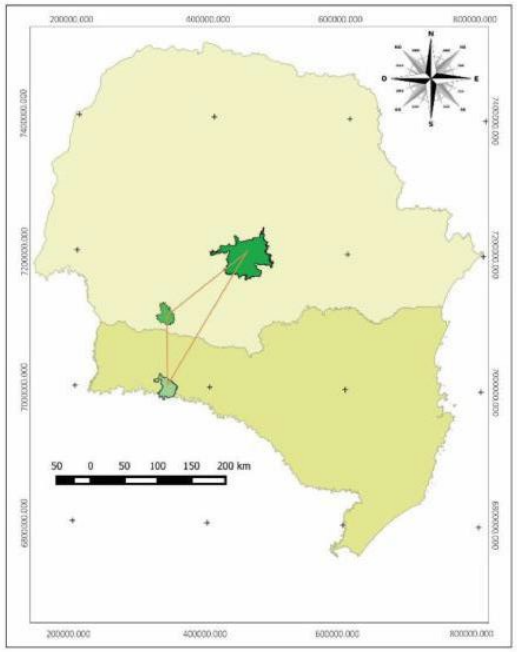
Se considerarmos o papel econômico regional, destacado por Sposito (2004), Pato Branco apresenta dados significativos, pois, em 2010, seu PIB foi de R$ 1.525.543,00 (IBGE PIB: banco de dados) bastante expressivo, se comparado com as demais cidades do estado. O IDH no mesmo ano chegou a 0,782 (IBGE IDH: banco de dados), alcançando o 4º lugar no Paraná, deixando para trás cidades com quantidade habitacional muito superior, como Londrina, Ponta Grossa, Foz do Iguaçu e Guarapuava. Entretanto, devemos tomar cuidado com os índices citados acima, pois, apesar de retratarem números relevantes para a economia, isso não significa que a cidade possua uma equidade social ideal.

Além disso, Pato Branco estabelece conexões com os 42 pequenos municípios do Sudoeste do Paraná, que totalizam 1.175.001 de habitantes (DADOS CENSITÁRIOS AMSOP: banco de dados) e com as cidades maiores, que estão localizadas ao Nordeste e ao Sul da região estudada, sendo elas Guarapuava a 190km de Pato Branco, e Chapecó a 140km. No mapa a seguir (Mapa 2) é possível identificar o Sudoeste do Paraná e o Noroeste de Santa Catarina, assim como as cidades de Pato Branco-PR, Guarapuava-PR e Chapecó-SC.

---

[4] FRANÇA, I. S. de. A cidade média e suas centralidades: O exemplo de Montes Claros no norte de Minas Gerais. 2007. 240f. Dissertação (Mestrado em Geografia) - Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia.





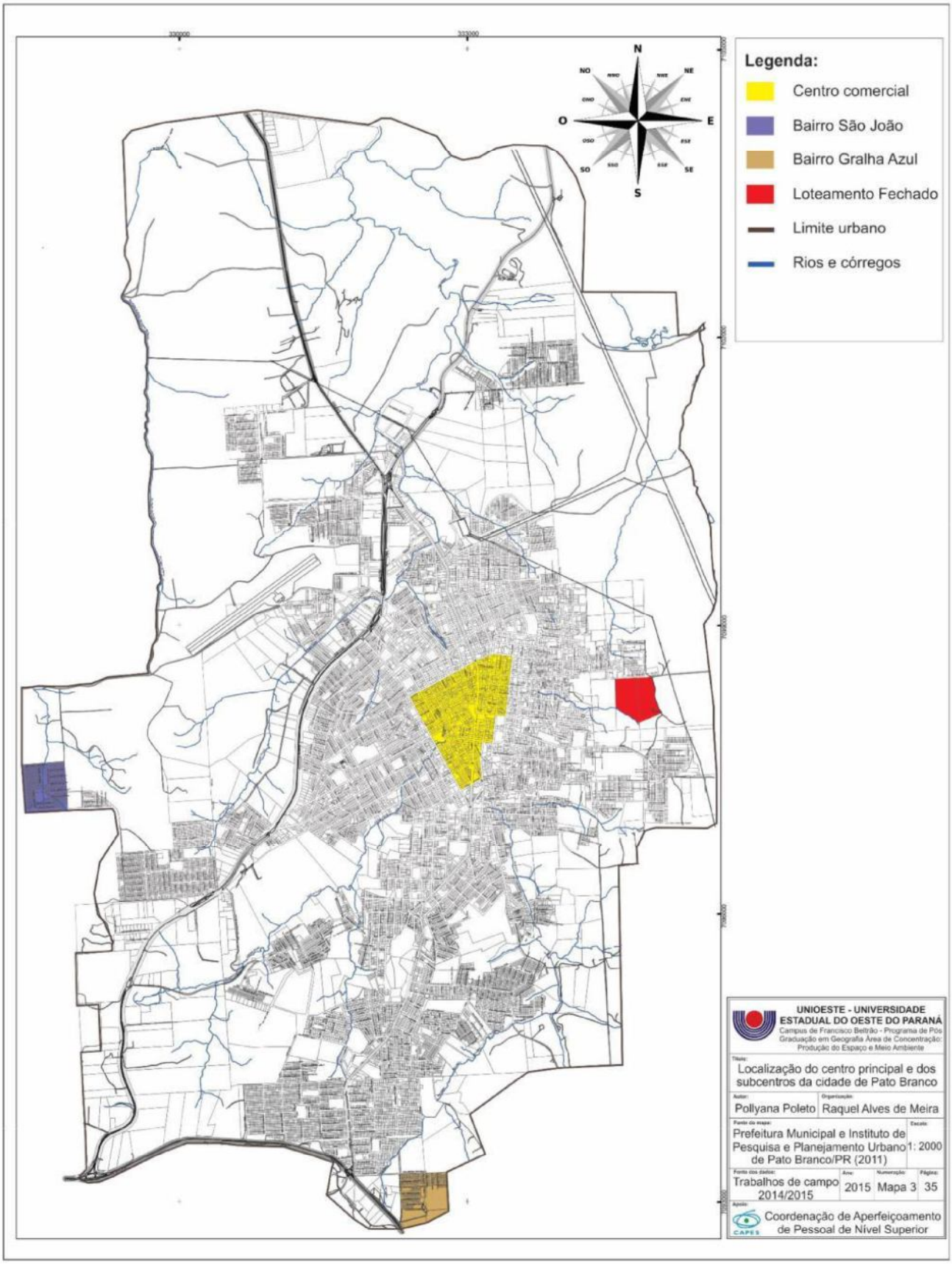
UNIOESTE - UNIVERSIDADE ESTADUAL DO OESTE DO PARANÁ
Campus de Francisco Beltrão - Programa de Pós Graduação em Geografia Área de Concentração: Produção do Espaço e Meio Ambiente

Título: Distância entre os municípios de Pato Branco, Chapecó e Guarapuava		
Elaboração: Raquel Alves de Meira	Ano: 2016	
Fonte do mapa: Base Cartográfica IBGE	Ano: 2008	Escala: 1: 250000
Projeção: Sistema de Coordenadas UTM Sirgas 2000	Numeração: Mapa 02	Página: 33
Apoio: CAPES Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior		

Devido a vários fatores, entre eles a expansão urbana, Pato Branco passou pelo processo de descentralização dos equipamentos urbanos. Tal processo foi necessário diante da produção de áreas residenciais, voltadas, na maioria das vezes, para os segmentos de menor poder aquisitivo. O potencial de consumo existente nessas áreas estimulou os comerciantes, que instalaram seus estabelecimentos, expandindo-os com o passar do tempo, diante do aumento do fluxo de consumidores que contribuíram para a ocorrência da centralidade. Esse processo pode ser verificado em duas áreas da cidade que, com a expansão e diversificação dos serviços ofertados, são considerados atualmente subcentros. Um deles está localizado na Avenida Tupi e o outro no bairro Planalto, podendo ser identificados (por meio da observação) no Mapa 3 na sequência do texto.

A descentralização dos estabelecimentos comerciais e de serviços, para além do centro principal, iniciou-se, em Pato Branco, aproximadamente na década de 1960, quando algumas empresas instalaram nas imediações da Avenida Tupi, no bairro Morumbi. Essa migração das empresas ocorreu de forma espontânea e, segundo empresários, esses estabelecimentos eram do ramo madeireiro, derivados de cimento e industrialização de farinha (LATTMANN, 2015). Ainda segundo Lattmann (2015), nessa época a localização das empresas em uma área além do centro principal não interferia diretamente na comercialização dos produtos. Ele ainda ressalta que os empresários foram estimulados a instalar suas empresas nessas áreas mais afastadas, devido ao menor custo para adquirir os terrenos, justamente por eles estarem localizados distante do centro principal.

Duas dessas empresas acima continuam com sua produção no mesmo local. Uma delas é a *Tubo Forte derivados de cimento LTDA* e a outra, *Moinho de Trigo Bolson LTDA*. Segundo relatos do proprietário da Tubo Forte, Julio Cézar Lattmann, a empresa foi instalada, em 1964, na Avenida Tupi e, naquela época, a infraestrutura das estradas era precária, a avenida não era calçada e não havia previsão de implementação de melhorias por parte da Prefeitura Municipal, pois na década de 1960 não se aprovava que a cidade crescesse em direção à Zona Sul. Havia uma preocupação dos representantes públicos em relação à proximidade de Pato Branco com o município de Vitorino-PR, pois eles temiam que, com o crescimento da cidade nessa direção, as empresas adentrassem no território vizinho, causando uma migração financeira e de impostos das empresas patobranquense.


N
NE
E
SE
S
SO
O
NO
Legenda:
Centro comercial
Bairro São João
Bairro Gralha Azul
Loteamento Fechado
Limite urbano
Rios e córregos
UNIOESTE - UNIVERSIDADE ESTADUAL DO OESTE DO PARANÁ
Campus de Francisco Beltrão - Programa de Pós Graduação em Geografia Área de Concentração: Produção do Espaço e Meio Ambiente
Título:
Localização do centro principal e dos subcentros da cidade de Pato Branco
Autor:
Pollyana Poleto
Organização:
Raquel Alves de Meira
Fonte do mapa:
Prefeitura Municipal e Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Pato Branco/PR (2011)
Escala:
1: 2000
Fonte dos dados:
Trabalhos de campo 2014/2015
Ano:
2015
Numeração:
Mapa 3
Página:
35
Apoio:
Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior

Essa visão começou a mudar durante a gestão de Roberto Zamberlan, entre 1977 e 1983, havendo, nesse período, o asfaltamento da Avenida Tupi, que proporcionou uma facilidade de deslocamento, atraindo moradores para essa área. Segundo Lattmann (2015), a partir desse momento, a população de classe média baixa procurou instalar-se nas imediações da avenida, devido ao valor acessível dos lotes, o que gerou novos aglomerados e posteriormente bairros. De acordo com o empresário, citado anteriormente, a grande quantidade de pessoas nesses bairros estimulou a instalação de comércios de pequeno porte na Zona Sul, atendendo a demanda populacional e absorvendo a mão de obra disponível no local. Foi dessa forma que a Zona Sul da cidade cresceu. Lattmann (2015), acredita que essa área se desenvolveu espontaneamente sem o planejamento do Poder Público, entretanto, durante a gestão de Clóvis Santo Padoan (1989-1992), identificou-se a importância dessa área para a cidade, e, a partir desse momento, iniciaram-se planejamentos, visando incentivar a instalação de novas empresas. A *Hidrotema (*do ramo de mangueiras de alta pressão para sistemas hidráulicos) foi uma das empresas beneficiadas por esses incentivos. De acordo com o proprietário Ricardo Kuiz Zanchettin, sua empresa foi instalada sobre um terreno doado pela prefeitura em 1989 (ZANCHETTIN, 2015). Por meio desse relato, percebemos que o planejamento da cidade, em certos momentos, foi conduzido pelo Poder Público, mas esteve articulado às iniciativas particulares de empreendedores da cidade.

Essas ações, desde a instalação das primeiras empresas na Zona Sul até hoje (mais de cinco décadas), possibilitaram a formação de um subcentro. Durante todo esse tempo, a Zona Sul apresentou uma dinâmica significativa e absorveu a instalação de inúmeros estabelecimentos comerciais e de serviços. Hoje, nas imediações desse subcentro, encontramos estabelecimentos comerciais e de serviços bem diversificados, como postos de combustível, distribuidora de bebidas, supermercados, oficinas mecânicas, lojas de materiais de construção, lava carros, sorveteria, farmácias, moto taxi, cabeleireiro, loja de autopeças, auto elétrica, locadora, lanchonete, loja de roupas, quitanda de frutas, loja de móveis, agropecuária, restaurante, consultório odontológico, disque pizza, costureira, brechó, marmoraria, agropecuária, loja de venda de automóveis, tornearia, panificadora, representantes bancários e Igreja. Nas Fotos 1, 2 e 3 podemos perceber a aglomeração desses serviços.

Hoje, o subcentro da Avenida Tupi atende os moradores de vários bairros que foram surgindo ao seu redor e também de outras partes da cidade, já que algumas empresas têm sua estrutura física apenas nessa área. Nas entrevistas realizadas com os empresários Lattmann e Zanchettin, estes afirmaram que a maioria de seus funcionários residem nas imediações do subcentro e que buscam satisfazer suas necessidades na mesma área, evitando o deslocamento

para o centro principal (LATTMANN; ZANCHETTIN, 2015). O proprietário Lattmann destacou que ele prefere frequentar os estabelecimentos do bairro para incentivar o comércio e valorizar a área (LATTMANN, 2015).

Foto 1.Estabelecimentos comerciais e de serviços do Subcentro da avenida Tupi

Fonte: Trabalho de campo, março de 2015.

Foto 2. Comércios e serviços do Subcentro da avenida Tupi

Fonte: Trabalho de campo, março de 2015.

Foto 3. Fachadas dos estabelecimentos do Subcentro da avenida Tupi

Fonte: Trabalho de campo, março de 2015.

Entretanto, essa expansão comercial causou alguns empecilhos para a trafegabilidade nessa área. Lattmann (2015) destaca que o grande congestionamento, ocasionado pelo amplo tráfego de automóveis nos horários de pico, é o maior problema encontrado pela população que trabalha e reside nas imediações do subcentro (LATTMANN, 2015).

De acordo com Lattmann (2015), a construção de vias secundárias em direção à Zona Sul da cidade solucionaria o problema do congestionamento, pois grande parte do fluxo é causado por moradores dessa área e de cidades vizinhas, que retornam às suas residências no final do expediente. Isso melhoraria também a oferta do TPC[5], pois, seria possível implantar pistas exclusivas para os ônibus, melhorando a oferta desse serviço, o que poderia atrair mais usuários e, consequentemente, diminuir o fluxo de automóveis particulares nas ruas.

Assim como o Subcentro da Avenida Tupi, o bairro Planalto também apresenta uma grande quantidade e variedade de comércios, muito significativos para a população do seu entorno, pois, por meio dele um grande número de pessoas consegue suprir suas necessidades cotidianas sem precisar deslocar-se ao centro principal. Segundo Lustosa, o bairro Planalto "[...] é o maior bairro de casas populares do Sudoeste do Paraná, e está entre os cinco maiores do Estado [...] chegando a 1.189 casas populares" (2010, p. 72).

Atualmente, o bairro possui uma significativa infraestrutura de comércio e serviços, mas, em 1982, quando ele foi criado, e nos anos posteriores, a oferta era mínima. Apenas a

[5] A partir desse momento utilizaremos a sigla TPC para abreviar o termo: Transporte Público Coletivo.

partir de 1996 houve uma diversificação e expansão dos estabelecimentos comerciais e de serviços nessa área.

Altair, proprietário do *Mercado Garoto*, instalado no bairro em 1996, explica que percebeu nesse espaço uma oportunidade de negócio devido a vários fatores que chamaram a sua atenção e um deles era a quantidade de casas populares, o outro era a grande distância até o centro e, principalmente, a pequena oferta de serviços nas redondezas (ALTAIR, 2015). Com uma visão de mercado bem diferenciada, o empresário instalou seu primeiro mercado e, a partir disso outros empreendedores também perceberam as necessidades da população e fizeram o mesmo. Esse processo de instalação de comércios nas proximidades de bairros periféricos é destacado por Pereira (2001, p. 56), ao considerar que "[...] os subcentros ou os pequenos centros vão se desenvolver, para atender à clientela que consumia no centro tradicional e agora já se encontra bem distante deste".

Ao instalar sua empresa no bairro, Altair pretendia atender a população da redondeza, mas, com o bom desempenho do mercado e a abertura de novos loteamentos nas proximidades, sua clientela aumentou significativamente. Segundo ele, os empreendimentos em bairros populares, como o Planalto, devem ser instalados e progredir de forma lenta e gradual, conquistando a clientela que continua consumindo em grande escala nos estabelecimentos do centro. É muito difícil um mercado de periferia competir com as redes de mercados localizados no centro, pois não é possível ofertar produtos com o mesmo valor e, assim, muitas pessoas deslocam-se até a área central uma vez ao mês para fazer suas compras em grande escala, o que é conhecido popularmente como "rancho". Os mercados localizados na periferia servem principalmente para o consumo de mercadorias que devem ser compradas com mais frequência como pão, leite e frutas, e para suprir necessidades imediatas.

O empresário Altair comenta sobre o fracasso de um empreendedor que instalou um mercado de médio porte no bairro, acreditando que a população iria deixar de frequentar os supermercados do centro, para frequentar o seu estabelecimento, porém, o empreendimento não conseguiu atrair população suficiente e acabou fechando.

Em contrapartida, o Mercado Garoto conseguiu prosperar e, segundo o proprietário, isso ocorreu porque ele focou suas mercadorias inicialmente em itens de necessidade básica e de consumo diário. Com o passar dos anos, Altair expandiu seus negócios e, atualmente, além do mercado, ele possui uma mercearia e uma loja de roupas, contribuindo para a diversificação do comércio no bairro (ALTAIR, 2015).

Além de Altair, outros proprietários conseguiram ampliar seus negócios, como os donos do *Bar Baru*, instalado, em 2000, por Ângela e seu esposo. O bar foi montado como principal

alternativa de renda para sua família, que havia migrado da área rural para a cidade naquela época. De acordo com Ângela, no momento da instalação do bar, existiam poucos estabelecimentos no bairro, tais como o Mercado Garoto, uma pequena farmácia, outros bares e uma panificadora (ÂNGELA, 2015). O público alvo do estabelecimento, desde sua instalação até os dias de hoje, é a população do próprio bairro que, segundo a proprietária, "[...] acaba consumindo produto do dia-a-dia, como pão, leite, cerveja e outras coisas que nós vendemos aqui" (ÂNGELA, 2015).

Ângela e sua família também expandiram seus negócios e hoje são proprietários do *Mercado Miranda*, *Mercado Fora de Hora*, além do *Bar Baru*, junto ao qual foi anexado, uma loja de mercadorias variadas como material escolar, utensílios para casa, produtos de beleza e outros itens diversos. Todos os estabelecimentos são administrados e geridos pela própria família, composta pela Ângela, o marido e dois filhos.

Nos dois casos citados, os empreendimentos diversificaram-se e expandiram-se, melhorando a renda dos proprietários e pluralizando a oferta de comércio e serviços no bairro, como podemos observar nas Fotos 4, 5 e 6.

O bairro conta hoje com mercearias, disque pizza, papelaria, farmácia, sorveteria, açougue, lanchonete, salão de beleza, panificadora, loja de roupas, loja de variedades, veterinária, locadora, academia, restaurante, loja de assistência à eletro portáteis, loja de móveis, alfaiate, loja de materiais de construção, dentista e igreja.

Foto 4. Estabelecimentos comerciais e de serviços do Subcentro do bairro Planalto

Autora: POLETTO, Pollyana.

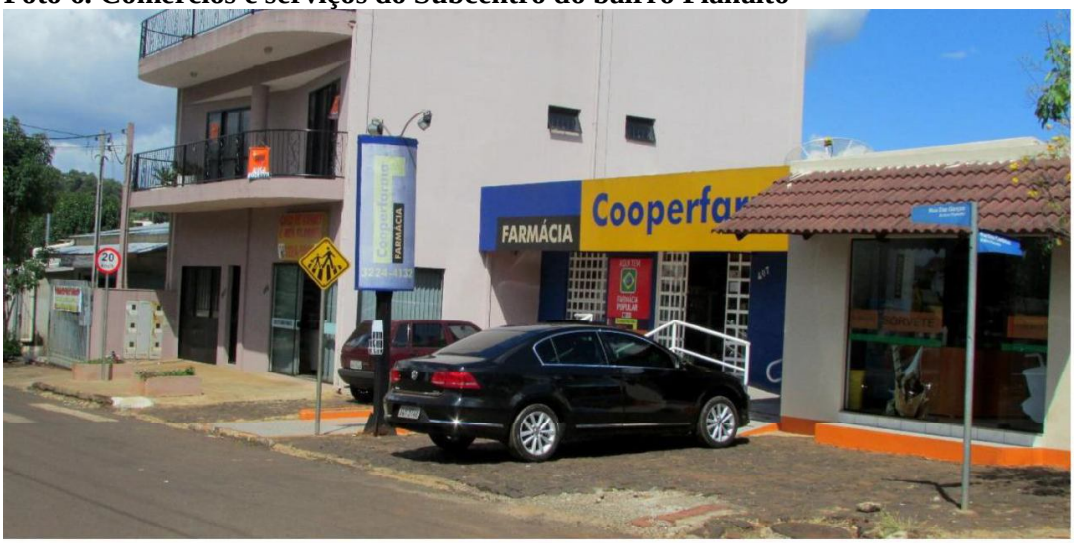
Fonte: Trabalho de campo, março de 2015.

Foto 5. Estabelecimentos do Subcentro do bairro Planalto

Autora: POLETTO, Pollyana.

Fonte: Trabalho de campo, março de 2015.

Foto 6. Comércios e serviços do Subcentro do bairro Planalto



Autora: POLETTO, Pollyana.

Fonte: Trabalho de campo, março de 2015.

Apesar desse subcentro estar bem estruturado, apenas uma pequena parcela dos estabelecimentos consegue manter-se no mercado por longo tempo. Altair faz menção às inúmeras empresas que tiveram que fechar as portas. Ele acredita que a concorrência desleal entre empresas do centro e do bairro seja o principal motivo das falências. Essa situação é abordada por Santos (1990, p. 62), ao afirmar que os estabelecimentos são criados:

> [...] com pequenas dimensões, o que os obrigam a elevar consideravelmente seus preços em relação aos comércios do centro, e a disporem de estoques

> mais reduzidos. As dimensões do mercado não permitem a floração de lojas dedicadas a produtos mais especializados. Isso faz com que as atividades centrais continuem servindo a uma grande clientela de áreas distantes.

Além da busca por mercadorias mais baratas no centro da cidade, a população do bairro Planalto precisa deslocar-se para usufruir de produtos especializados e também para receber e pagar qualquer tipo de conta, já que não há correspondente bancário nas imediações do subcentro.

A falta de oferta desse tipo de serviço no bairro não é devido à falta de interesse dos empresários, pelo contrário, há interesse. O grande problema é o alto investimento e a baixa porcentagem de lucros, que são contabilizados a partir da quantidade de autenticações dos documentos, além da falta de segurança. Altair cita a falta de respaldo por parte dos bancos, os quais impõem aos representantes a responsabilidade exclusiva com a segurança do estabelecimento e com o translado dos malotes, diariamente. Segundo Altair (2015) "[...] são muitos riscos para pouco lucro". Diante dessa situação o empresário foi desestimulado a anexar o representante bancário em sua empresa. Entendemos que a falta de representação bancária provoca transtornos aos moradores do bairro, que precisam ao menos uma vez ao mês, deslocar-se ao centro principal.

É visível as particularidades encontradas em cada um dos subcentros citados. Na Avenida Tupi, as empresas de maior porte são identificadas com facilidade, como lojas de materiais de construção, marmorarias, cooperativas de crédito, restaurantes, entre outros empreendimentos que atraem consumidores de todas as partes da cidade, tornando essa área mais dinâmica. Já o subcentro do bairro Planalto é apenas atrativo para os moradores das proximidades e dos bairros vizinhos devido a menor oferta de estabelecimentos comerciais e de serviços e, além disso, faltam equipamentos urbanos básicos para suprir as necessidades diárias da população.

Além dos subcentros citados, os quais se tornaram espaços produtores de centralidades, em Pato Branco, encontramos mais duas áreas distanciadas do centro principal que atraem uma grande quantidade de consumidores, são elas o *Hipermercado Center Norte* e a *Havan Lojas de Departamento LTDA.* Empreendimentos desse porte causam mudanças significativas nos arredores das áreas onde são instalados, atraindo quantidade expressiva de consumidores, o que incentiva pequenos empreendedores a instalarem seus estabelecimentos aproveitando o fluxo de pessoas.

Entretanto, as áreas nas quais estão instalados esses empreendimentos não podem ser consideradas um subcentro, pois oferecem serviços especializados e possuem características

divergentes das encontradas nos centros secundários. Uma dessas características é o fato de esses empreendimentos serem geridos por poucos empreendedores, já nos subcentros há vários empresários; outra é que o Hipermercado e a Havan competem diretamente com os serviços ofertados no centro principal, no que diz respeito aos preços e à variedade de mercadorias, já os subcentros não conseguem fazer o mesmo. Assim, esses grandes empreendimentos apresentam características da policentralidade, citada por Sposito (2004).

A instalação do Hipermercado, em 2004, causou mudanças drásticas no espaço onde se instalou. Na entrevista que realizamos com Nestor Lachman, dono do Hipermercado, citou que, para a instalação do seu estabelecimento nessa área foi realizada uma pesquisa de mercado, efetuada por uma empresa de Curitiba, que levou em consideração os concorrentes, o público alvo, a localização, entre outros aspectos (LACHMAN, 2015). Segundo Nestor, o principal fator que determinou a localização foi a facilidade de acesso para a população que reside no centro (e que é mais elitizada) e para os moradores das cidades próximas, no intuito de atrair um público que não consumia no município. Para o empresário, a localização do empreendimento foi determinante para seu sucesso, pois se ele fosse instalado em outra área, não conseguiria atingir seu público alvo e, portanto, suas expectativas não seriam correspondidas (LACHMAN, 2015).

O estabelecimento está localizado num bairro de classe média, nas imediações da BR 158, o que favorece o acesso rápido para a parcela da população que possui meio de deslocamento próprio. A partir do ano em que o Hipermercado se instalou nessa área, houve um aumento no fluxo de consumidores, alterando grandemente o fluxo de pessoas e de automóveis no bairro Trevo Guarany, onde ele está localizado. O hipermercado foi planejado para ofertar diversos tipos de serviços, como salão de beleza, pet shop, locadora, farmácia, lojas de roupas e de decoração, representante bancário e um café.

Esse empreendimento mudou a vida da população que reside e possui comércio nos arredores. Inês, moradora do bairro, relatou que: “A instalação do Supermercado facilitou meu dia-a-dia, pois, nele consigo realizar minhas compras, pagar as contas, ir à costureira e à farmácia, e assim, não preciso mais ir tanto ao centro” (INÊS, 2015).

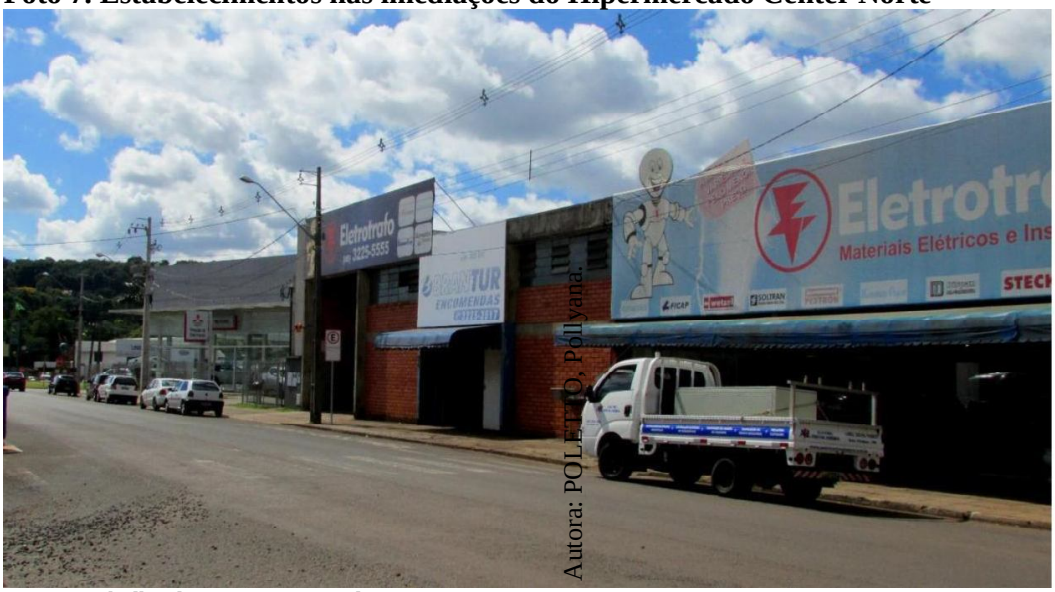
O empresário Alcidir Piasceski, que já possuía comércio nessa área, antes mesmo da construção do Hipermercado, destaca que, após a idealização do empreendimento e as mudanças de localização do Hemonúcleo, da Justiça do Trabalho e do Fórum Eleitoral (todos localizados anteriormente no centro e agora se encontram nas imediações dessa área), houve uma valorização dos empreendimentos (PIASCESKI, 2015). Hoje, a empresa de Alcidir consegue conquistar consumidores a partir dos fluxos propiciados pelo mercado.

Mesmo tendo ocorrido crescimento e ampliação dos estabelecimentos comerciais e de serviços, alguns moradores reclamam do intenso fluxo na área. A moradora Arlete fala que o bairro antigamente era muito calmo, mas, na última década, sofreu mudanças e hoje não é possível que as crianças brinquem tranquilamente nas ruas, nem existe mais facilidade em encontrar estacionamentos na rua em frente à sua residência (ARLETE, 2015).

As opiniões são bem divergentes entre os moradores, porém a maioria acredita ter sido beneficiada com a instalação do Hipermercado e, de forma geral, destacam a valorização que ocorreu no bairro a partir da instalação desses comércios e equipamentos públicos, os quais tornaram essa área essencial para a cidade. Nas Fotos 7 e 8, podemos observar as fachadas de alguns estabelecimentos comerciais e de serviços do bairro.

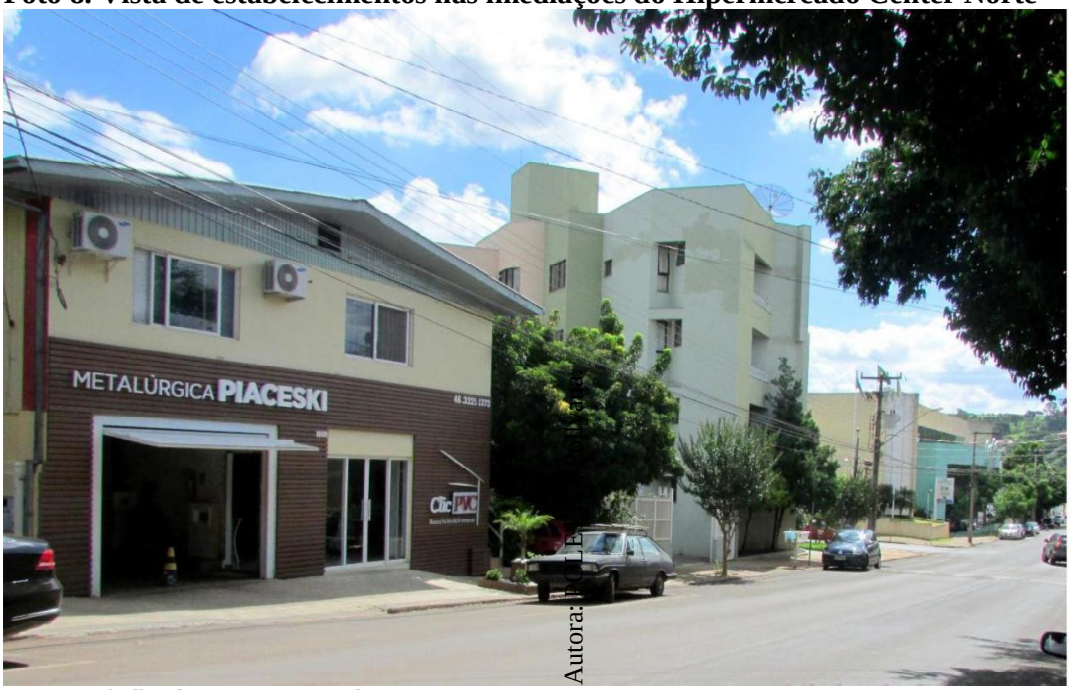
Outro estabelecimento com características de policentralidade é a loja de departamento Havan, inaugurada em junho de 2015, localizada na marginal da BR 158, num bairro de classe média. O empreendimento é tido como impulsionador do "desenvolvimento" no município; segundo o discurso do Prefeito Municipal Augustinho Zucchi: "A chegada da Havan fortalece o desenvolvimento integrado da nossa cidade e nos dá condição de trazer mais investimentos [...], pois além de fortalecer o comércio e gerar empregos, também representará uma alternativa de lazer [...]" (NOTÍCIAS, Pato Branco).

Foto 7. Estabelecimentos nas imediações do Hipermercado Center Norte



Fonte: Trabalho de campo, março de 2015.

Foto 8. Vista de estabelecimentos nas imediações do Hipermercado Center Norte



Fonte: Trabalho de campo, março de 2015.

No discurso do Prefeito, podemos questionar a frase "também representará uma alternativa de lazer". Esse lazer é direcionado para todos os segmentos da sociedade? Todos os cidadãos de Pato Branco possuem condições de acessar a Havan? Por ser uma loja que visa à comercialização de mercadorias, todos conseguem consumir e, portanto, usufruir do "lazer" citado pelo Prefeito? São questões que nos fazem refletir a respeito das classes que realmente consumirão nessa área, pois, segundo Sposito (2013, p. 76), esses empreendimentos "[...] são produzidos para atender certos estratos sociais, conforme determinado padrão de consumo, e geram práticas espaciais novas".

Esses empreendimentos modificam também as áreas onde são instalados, produzindo novas relações e dinâmicas. Com os exemplos de centralidades citados durante o texto, compreendemos que diversas áreas na cidade são formadas para satisfazer diferentes públicos. Em Pato Branco a formação dos subcentros da Avenida Tupi e do bairro Planalto satisfazem a demanda dos segmentos com menor poder aquisitivo, fornecendo serviços variados, que foram instalando-se de forma aleatória, através de iniciativas de pequenos empresários e poucos incentivos do Poder Público Municipal.

Já as áreas do Hipermercado Center Norte e da loja de departamento Havan, que geram também fluxos de pessoas, foram planejadas, visando atrair um público com maior potencial de consumo, ou seja, uma pequena parcela da população, aquela que possui maior poder aquisitivo. Além disso, esses empreendimentos são planejados por poucos investidores, com

incentivos do Poder Público Municipal e instalam-se em áreas estratégicas da cidade, mudando a sua morfologia.

Além da identificação e caracterização das áreas que geram centralidades na cidade, citando seu público alvo, gostaríamos de salientar que, independente do segmento social de que o indivíduo faça parte, todos têm o direito de acessar de forma igualitária os diferentes espaços da cidade. Para isso é importante que a mobilidade e acessibilidade à cidade sejam asseguradas a toda a população. Assim, é imprescindível que o sistema de transporte público seja adequado, de qualidade e eficiente para que o direito dos citadinos seja efetivado.

No próximo capítulo, destacaremos esse direito da população (direito à mobilidade e acessibilidade urbana) e os deveres do Poder Público, que deve possibilitar as condições adequadas para que todos os cidadãos possam ir e vir. Apresentaremos também, informações sobre a mobilidade e a acessibilidade urbana no Brasil e na cidade de Pato Branco, levando em consideração os conceitos e definições dos termos e as Leis Federais e Municipais.

2. MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE

Nesse capítulo pretendemos demonstrar que a mobilidade é de extrema importância nas sociedades atuais, pois o espaço urbano está cada vez mais fragmentado, o que distancia a população dos equipamentos urbanos essenciais para a sua sobrevivência. Para minimizar esses problemas, é necessário que o Poder Público garanta as condições adequadas de mobilidade, para que todos possam ter acessibilidade às diversas áreas da cidade.

Entretanto, o que verificamos nas cidades brasileiras é que as condições de mobilidade não são igualitárias para todos os segmentos sociais. Diante disso, leis foram criadas com o intuito de diminuir as diferenças e proporcionar condições mais equitativas de mobilidade para os cidadãos. Essas leis existem no âmbito federal, estadual e municipal e os representantes municipais são os principais responsáveis pelo planejamento, implementação e avaliação de políticas públicas voltadas à mobilidade e acessibilidade urbana.

O Poder Público de Pato Branco criou diversas Leis que destacam a mobilidade como direito do cidadão. Nos distintos centros urbanos a melhor alternativa para efetivar condições de mobilidade e acessibilidade à cidade, é através da oferta qualitativa do TPC, o único meio público disponibilizado para a população.

No próximo item apresentaremos os principais conceitos e definições sobre mobilidade e acessibilidade e, na sequência, destacaremos as políticas públicas federais e municipais que se referem aos respectivos termos e, por fim, analisaremos a estrutura do TPC na cidade de Pato Branco.

2.1 Conceitos e definições

Várias são as definições a respeito dos termos mobilidade e acessibilidade urbana. No decorrer do texto, utilizaremos a definição presente na Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/12) e nos Cadernos Brasil Acessível (instrumentos do Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana – Brasil Acessível).

Iniciaremos desmistificando o conceito de acessibilidade difundido atualmente. É necessária uma interpretação cautelosa do termo porque grande parte da população e também dos governantes compreende a acessibilidade apenas como a facilidade de acesso aos diversos locais para pessoas com algum tipo de deficiência física. Até mesmo os Cadernos Brasil Acessível trazem um conceito restrito, pois de acordo com essas publicações do governo, os segmentos mais prejudicados com a falta de acessibilidade são os usuários de "[...] cadeiras de rodas, com muletas, com deficiências visuais e auditivas de diversos níveis ou com deficiências

mentais". Além desses grupos, nos cadernos, são citados também os "[...] idosos, as gestantes, os obesos, os convalescentes cirúrgicos, entre outros" (BRASIL, 2006, Caderno 02, p. 13)

Contudo, o termo é mais abrangente e contempla a sociedade como um todo. A Política Nacional de Mobilidade Urbana define a acessibilidade no Art. 4º, inciso III, como a "[...] facilidade disponibilizada às pessoas que possibilite a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor [...]" (BRASIL, Lei nº 12.587/12, grifo nosso).

Com base na Lei, a acessibilidade deve ser entendida como um direito igualitário de todos os cidadãos para acessar sem dificuldades os espaços públicos, tantos os regidos pela iniciativa privada, quanto aqueles vinculados à ação do Estado. Dessa forma, a sociedade poderia tornar-se mais democrática, pois os cidadãos seriam contemplados com espaços que proporcionariam "Um uso com autonomia, segurança e equiparação de oportunidade" (BRASIL, 2006, Caderno 02, p. 70).

Devemos considerar que a acessibilidade só pode ser ofertada plenamente quando a mobilidade também for garantida, pois, para acessar determinado espaço, o cidadão necessita deslocar-se até ele. Segundo a Política Nacional de Mobilidade Urbana, a mobilidade é a "[...] condição em que se realizam os deslocamentos de pessoas e cargas no espaço urbano [...]" (BRASIL, Lei Nº 12.587/12). Portanto, para analisar as condições de mobilidade vivenciadas pelo indivíduo, é necessário considerar a conjuntura em que ocorre o deslocamento, levando em consideração o tempo gasto, o meio de deslocamento e sua eficiência, as condições infraestruturais, a segurança, entre outros aspectos.

É dever do Estado avaliar as condições de mobilidade ofertadas à população, além de planejar e implementar medidas para a melhoria dos meios de transporte público. Para isso deve haver investimento federal, estadual e municipal para que seja possível ampliar as estruturas necessárias para a oferta do transporte, que pode ser disponibilizado de várias formas, entre elas, metrô, ônibus, micro-ônibus, bonde, trem. Nesta pesquisa focaremos nossas análises no transporte por meio de ônibus, já que a cidade estudada disponibiliza apenas esse meio de deslocamento à população.

Todas as etapas aqui citadas para a melhoria do transporte são de responsabilidade preferencial dos municípios, independente do seu porte, mas devido a vários fatores, entre eles a falta de profissionais técnicos para o planejamento, compromete-se a eficiência e a eficácia da oferta. Com o objetivo de amenizar esse e outros problemas, o Governo Federal elaborou o Programa de Acessibilidade Urbana, que têm "[...] o objetivo de estimular e apoiar os governos municipais e estaduais a cumprirem suas prerrogativas e desenvolverem ações que garantam o

acesso aos sistemas de transportes, equipamentos urbanos e a circulação em áreas públicas [...]" (BRASIL, 2006, p. 5).

O Programa do Governo Federal serve de referência para os demais representantes públicos estabelecerem normas, regras e procedimentos para os seus respectivos municípios, as quais devem nortear as ações públicas que visam amenizar as desigualdades sociais. Em uma das publicações, intitulada Caderno Brasil Acessível, nº2 (2008), recomenda-se:

> Para se produzir uma cidade mais democrática, voltada ao conceito do Desenho Universal, dispensando espaços exclusivos e excludentes para determinados grupos da sociedade, há a necessidade de se voltar para as questões da acessibilidade e de defender dois pontos chaves: *Não se criam novas barreiras à mobilidade. *Gradativamente se eliminam as barreiras existentes (BRASIL, 2006, Caderno 02, p. 66-67).

Nos Cadernos Brasil Acessível, há orientações para que os gestores procurem conhecer e analisar a configuração do espaço urbano e as condições de deslocamentos utilizadas pelos citadinos para, a partir de então, promover debates com a sociedade civil e elaborar conjuntamente as proposições para que o sistema de TPC seja mais adequado, eficiente e qualitativo.

Tanto a Lei da Mobilidade Urbana como o conjunto de orientações e proposições reunidas nas publicações dos cadernos citados preveem uma sociedade mais igualitária, baseando-se na mobilidade e acessibilidade urbana. Porém, para que a mobilidade e a acessibilidade sejam proporcionadas a todos os citadinos é preciso que os governos, nas diferentes escalas (Federal, Estadual e Municipal), implementem medidas efetivas para tornar o TPC eficiente e qualitativo.

Diante do exposto, na sequência apresentaremos as Leis, Decretos, Projetos Federais e Municipais com o propósito de destacar as políticas públicas voltadas à mobilidade e à acessibilidade urbana, desde as primeiras publicações.

2.2 As políticas nacionais de acessibilidade e mobilidade urbana

O espaço urbano, de forma geral, necessita constantemente de planejamento e regulamentação para que seja possível a manutenção da ordem e o pleno desenvolvimento das funções sociais da cidade. A lei n° 10.257 (de 10 de julho de 2001**,** intitulada Estatuto da cidade) subdivide as funções sociais da cidade em três funções urbanísticas, relacionadas à habitação, trabalho, lazer e mobilidade; funções de cidadania, relacionadas à educação, saúde, segurança e proteção; e funções de gestão, relacionadas à prestação de serviços, planejamento, preservação do patrimônio cultural e natural e sustentabilidade urbana.

As funções mais citadas nesta pesquisa estão relacionadas à habitação, mobilidade e planejamento, todas elas direcionadas para garantir aos cidadãos uma qualidade de vida adequada. Desse modo, acreditamos que normativas voltadas à mobilidade e acessibilidade urbana são essenciais para garantir fluidez e acesso igualitário às diversas áreas urbanas, para que o direito à cidade seja efetivo.

Entretanto, antes de iniciarmos o debate especificamente sobre mobilidade e acessibilidade, discutiremos um dos fatores que interferem diretamente nas questões de deslocamento dos citadinos, a expansão urbana. É possível verificar que os aglomerados urbanos crescem desenfreadamente através da abertura de novos loteamentos para além dos limites da cidade e isso acaba distanciando moradores das áreas mais consolidadas e servidas por equipamentos urbanos.

Esse distanciamento traz inúmeros transtornos aos moradores dessas áreas periféricas, pois, geralmente, eles possuem menor poder aquisitivo, não conseguindo deslocar-se para resolver problemas diários relacionados à saúde, alimentação, trabalho, estudo, entre outros. Vale ressaltar que o processo de expansão urbana só é lucrativo e viável para os donos dos terrenos e para os especuladores imobiliários, que conseguem lucrar diante da situação vivenciada pelos citadinos dessas áreas periféricas.

Todavia, a especulação imobiliária praticada de forma veemente nas cidades brasileiras é ilegal. Na Constituição Federal, especialmente no Art. 182, são apresentadas algumas diretrizes que devem ser seguidas pelo Poder Público Municipal, no que diz respeito à utilização do solo urbano, pois elas estabelecem que:

> §2º - A propriedade urbana cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de ordenação da cidade expressas no plano diretor.
> §3º - As desapropriações de imóveis urbanos serão feitas com prévia e justa indenização em dinheiro.
> §4º - É facultado ao Poder Público municipal, mediante lei específica para área incluída no plano diretor, exigir, nos termos da lei federal, do proprietário do solo urbano não edificado, subutilizado ou não utilizado, que promova seu adequado aproveitamento, sob pena, sucessivamente, de: I - parcelamento ou edificação compulsórios; II - imposto sobre a propriedade predial e territorial urbana progressivo no tempo; III - desapropriação com pagamento mediante títulos da dívida pública de emissão previamente aprovada pelo Senado Federal, com prazo de resgate de até dez anos, em parcelas anuais, iguais e sucessivas, assegurados o valor real da indenização e os juros legais (BRASIL, 1988).

Essas medidas são alternativas legais, que podem ser aplicadas pelo Poder Público Municipal, com o intuito de estimular o desenvolvimento urbano no município, através de penas que variam do aumento nos impostos até as desapropriações. Medidas como essas poderiam

evitar que houvesse uma ampliação da malha urbana de forma desordenada, à medida que muitos vazios urbanos são mantidos na área central e proximidades desta, visando à especulação imobiliária.

Se a Lei fosse cumprida e as áreas mais centrais fossem ocupadas, a população de menor renda não teria que residir tão distante dos centros comerciais e dos equipamentos urbanos. Assim, o acesso da população das periferias à cidade seria mais facilitado e as distâncias percorridas por elas seriam menores.

Nas cidades com grande extensão territorial, é preciso que o Poder Público, além de fazer com que os terrenos cumpram a função social, estimule o desenvolvimento de subcentros e realize investimentos em mobilidade para garantir a acessibilidade de todos os cidadãos a todas as áreas da cidade. No entanto, é possível visualizar a falta de planejamento e envolvimento dos gestores municipais, para que as condições de mobilidade sejam adequadas e garantam a acessibilidade. Em 2012, foi elaborada a Lei nº 12.587, intitulada Política Nacional de Mobilidade Urbana. Essa Lei prevê que municípios com mais de 20 mil habitantes elaborem ou reformulem seus Planos de Mobilidade.

A Lei emergiu com o intuito de regulamentar o Artigo 21 da Constituição Federal, pois compete à União: "[...] instituir diretrizes para o desenvolvimento urbano, inclusive habitação, saneamento básico e transportes urbanos [...]" (BRASIL, 1988, grifo nosso). Entretanto, mais do que instituir diretrizes para o transporte urbano, a Lei ampliou o debate sobre o acesso universal à cidade, como podemos verificar no Art. 2º:

> [...] contribuir para o acesso universal à cidade, o fomento e a concretização das condições que contribuam para a efetivação dos princípios, objetivos e diretrizes da política de desenvolvimento urbano, por meio do planejamento e da gestão democrática do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana (BRASIL, 2012.).

Para alcançar a finalidade proposta, essa Política Nacional foi estruturada com base em vários princípios, diretrizes e objetivos, envolvendo vários meios de locomoção, porém, como o foco da pesquisa aqui desenvolvida é o TPC, destacaremos especificamente esse setor, por meio de citações extraídas desse documento.

Entre todos os meios de locomoção destacados na Lei, o TPC é ressaltado em diversos momentos e no Art. 5º, são apresentados os seus princípios:

> III-equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo; IV-eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;
> V-gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;
> VI-segurança nos deslocamentos das pessoas (BRASIL, 2012)

No que diz respeito à equidade no acesso ao TPC, basta uma observação prévia da realidade vivida nos municípios brasileiros para que possamos verificar que determinados segmentos são mais beneficiados que outros, dependendo muito da área da cidade em que residem. Assim, constatamos diante disso que não há acessibilidade plena da população à cidade por meio do TPC.

A eficiência, eficácia e efetividade também não estão sendo proporcionadas integralmente aos usuários do TPC. Grande parte dessas pessoas enfrenta dificuldades diariamente, diante da falta de planejamento para o setor, o que resulta em problemas relacionados à quantidade insuficiente de itinerários, à falta de integração, à segurança ineficiente, à falta de infraestrutura, entre outros.

Podemos ressaltar que, geralmente, não há um adequado planejamento do sistema de TPC que garanta a eficiência, a eficácia e a efetividade desse meio de deslocamento. E o planejamento deveria ocorrer e ser pautado na gestão democrática, pois, por meio da participação popular, esse serviço público poderia ser avaliado e proposições para a sua melhoria seriam apresentadas. Se os princípios acima mencionados, fossem de fato seguidos, possivelmente o serviço de TPC seria bem mais adequado, eficiente e de qualidade.

Para isso, além dos princípios, a Lei aponta diretrizes a serem seguidas, como:

> Art. 6º. II - prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;
> III-integração entre os modos e serviços de transporte urbano; IV-priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado (BRASIL, 2012).

Em vários trechos do texto da Política Nacional de Mobilidade Urbana, é perceptível o destaque para os transportes coletivos em relação aos individuais. Assim, os gestores municipais devem levar em consideração a totalidade da população, para o planejamento dos espaços, bem como das vias para a circulação de veículos coletivos e particulares, pois apenas uma minoria possui condições financeiras para adquirir e manter seu automóvel particular.

A citação acima (Art. 6º, da Lei da Mobilidade Urbana) estabelece que deve haver prioridade dos projetos que estimulam os transportes não motorizados e coletivos para, posteriormente, investir-se em projetos voltados para automóveis particulares. Contudo, verificamos, na realidade, que as prioridades estão invertidas, pois, atualmente, investe-se mais em vias públicas para a circulação de automóveis particulares que em vias exclusivas para os ônibus e além disso os incentivos para a aquisição de automóveis particulares são bem maiores

do que os incentivos para a utilização do TPC (diante dos gastos com o TPC, muitos usuários buscam usufruir da redução de impostos para adquirir uma motocicleta). No que diz respeito ao custo das passagens do TPC, de acordo com o inciso V do Art. 8º, é preciso "[...] simplicidade na compreensão, transparência da estrutura tarifária para o usuário e publicidade do processo de revisão [...]" (BRASIL, Lei nº 12.587/12). De acordo com o exposto, a população deve ter acesso às informações de forma simplificada, para que possa compreender a estruturação do sistema, bem como questionar as condições ofertadas e também sugerir melhorias para esse meio de deslocamento público. Se as empresas respeitassem a legislação proposta, poderia ser possibilitado à população um controle maior sobre esses processos, resultando em possíveis melhorias.

Para que os usuários desse serviço possam compreender a sua estruturação e participar dos processos de revisão, quando necessário, é preciso que eles tomem conhecimento sobre "I-seus direitos e responsabilidades; II- os direitos e obrigações dos operadores dos serviços; e III-os padrões de qualidade e quantidade dos serviços ofertados bem como os meios para reclamações [...]" (BRASIL, 2012). Apenas por meio do conhecimento sobre os seus direitos, os usuários conseguirão obter êxito em suas reivindicações.

Além desses direitos, a Lei da Mobilidade apresenta aos usuários seus direitos ao acessar o TPC:

> I-receber o serviço adequado, nos termos do art. 6º da Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995;
> II-participar do planejamento, da fiscalização e da avaliação da política local de mobilidade urbana;
> III-ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modais e
> IV-ter ambiente seguro e acessível para a utilização do Sistema Nacional de Mobilidade Urbana [...] (BRASIL, 2012).

Os quatro incisos acima deveriam ser garantidos minimamente para a população, pois são essenciais para que a oferta do TPC seja de qualidade. O planejamento, a fiscalização e a avaliação da política municipal de mobilidade são cruciais para a melhoria do sistema de transporte público nos centros urbanos. Além disso, a participação popular é vital para a identificação dos problemas e elaboração de alternativas que possibilitem melhorias desse meio de deslocamento coletivo.

As informações sobre os itinerários, horários e possíveis integrações com aquele determinado ponto, além do valor da tarifa, deveriam estar disponibilizadas nos pontos de

embarque/desembarque, mas na maioria das cidades isso não ocorre. Se essas informações fossem divulgadas, facilitariam muito o dia-a-dia dos usuários do TPC.

Além dos direitos dos usuários, a Política Nacional de Mobilidade Urbana especifica as atribuições dos representantes municipais na gestão do transporte. Segundo a Lei, os representantes devem trabalhar em conjunto com as empresas fornecedoras do serviço, tendo as seguintes atribuições:

> Art. 18. I-planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana, bem como promover a regulamentação dos serviços de transporte urbano; II-prestar, direta, indiretamente ou por gestão associada, os serviços de transporte público coletivo urbano, que têm caráter essencial;
> III-capacitar pessoas e desenvolver as instituições vinculadas à política de mobilidade urbana do Município [...] (BRASIL, 2012).

Essas atribuições devem ser levadas em consideração antes mesmo da elaboração dos Planos de Mobilidade Municipais, devendo pautar os futuros projetos. Seguir o que está expresso na citação acima é apenas o primeiro passo para a implementação de forma eficiente dos planos, visto que as próximas etapas dependem substancialmente da execução dessas atribuições.

Até este ponto, nossas exposições tratam a acessibilidade e mobilidade urbana por meio do TPC para a população como um todo. No entanto, há necessidade de considerarmos os portadores de deficiência física, pois eles necessitam de condições diferenciadas para terem uma mobilidade e acessibilidade à cidade.

A Lei de N° 10.098/00, "[...] estabelece normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida, e dá outras providências" (BRASIL, 2000). Essas diretrizes indicam orientações arquitetônicas para os espaços com o propósito de oferecer a mobilidade, especificamente às pessoas com dificuldades de locomoção.

Aprofundando a leitura da referida Lei, compreendemos que os elementos da urbanização devem ser configurados com o intuito de proporcionar autonomia no acesso e deslocamentos de pessoas portadoras de deficiência, da seguinte forma:

> Art. 3° O planejamento e a urbanização das vias públicas, dos parques e dos demais espaços de uso público deverão ser concebidos e executados de forma a torná-los acessíveis [...];
> Art. 4° As vias públicas, os parques e os demais espaços de uso público existentes, assim como as respectivas instalações de serviços e mobiliários urbanos deverão ser adaptados [...];
> Art. 5° O projeto e o traçado dos elementos de urbanização públicos e privados de uso comunitário, [...] deverão observar os parâmetros estabelecidos pelas normas técnicas [...];

> Art. 6º Os banheiros de uso público existentes ou a construir em parques, praças, jardins e espaços livres públicos deverão ser acessíveis e dispor, pelo menos, de um sanitário e um lavatório que atendam às especificações das normas técnicas da ABNT.
>
> Art. 7º Em todas as áreas de estacionamento de veículos, localizadas em vias ou em espaços públicos, deverão ser reservadas vagas próximas dos acessos de circulação de pedestres, devidamente sinalizadas, para veículos que transportem pessoas portadoras de deficiência com dificuldade de locomoção (BRASIL, 2012).

Todas essas mudanças são essenciais para proporcionar o mínimo de acessibilidade às pessoas com restrições de mobilidade. A respeito das adaptações no transporte coletivo, no Art. 16 da referida Lei, destaca-se que: "Os veículos de transporte coletivo deverão cumprir os requisitos de acessibilidade estabelecidos nas normas técnicas específicas" (BRASIL, 2000). É possível verificar que faltam explanações mais detalhadas sobre a infraestrutura mínima do TPC, para que ele seja acessível aos portadores de deficiências.

Como complemento à Lei acima citada, há outros documentos oficiais que dizem respeito à acessibilidade dos portadores de deficiências no país, um deles é o Decreto nº 3.298 de 1999, o qual faz menção à Política Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência e compreende um conjunto de orientações normativas, que objetivam assegurar o pleno exercício dos direitos individuais e sociais das pessoas portadoras de deficiência (BRASIL, 1999)[6]. Outro documento diz respeito ao Plano Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência o qual busca promover, por meio da integração e articulação de políticas, programas e ações, o exercício pleno e equitativo dos direitos das pessoas com deficiência (BRASIL,2011)[7].

E o mais significativo projeto que diz respeito à acessibilidade em âmbito federal é o Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana (Brasil Acessível). Esse programa "[...] tem o objetivo de incluir uma nova visão no processo de construção das cidades que considere o acesso universal ao espaço público por todas as pessoas e suas diferentes necessidades" (BRASIL, 2004, Caderno 01, p.5).

Com esse Programa, o Governo Federal pretende oferecer um suporte aos Governos Estaduais e Municiais para a elaboração dos Planos de Mobilidade. O Programa conta com informações e instrumentos que podem ser utilizados pelos planejadores, para que estes possam desenvolver ações visando reduzir os obstáculos impostos pelas cidades às pessoas com restrições de mobilidade e idosos. O Programa enaltece que "A acessibilidade deve ser vista

[6] Para maiores informações verificar a Lei na íntegra.
[7] Para maiores informações verificar a Lei na íntegra.

como parte de uma política de mobilidade urbana que promova a inclusão social, a equiparação de oportunidades e o exercício da cidadania das pessoas com deficiência e idosos, com o respeito aos seus direitos fundamentais" (BRASIL, 2004, Caderno 01, p. 5).

As publicações do Programa Brasil Acessível estão organizadas por meio de seis cadernos, os quais apresentam diferentes informações sobre acessibilidade, bem como diretrizes para proporcionar acessibilidade à população.

A seguir destacaremos cada um deles[8]. O Caderno de nº 1 instiga o debate a respeito do **Atendimento adequado às pessoas com deficiência e restrição de mobilidade,** conceituando as deficiências e trazendo informações sobre o atendimento correto a essas pessoas. Esse caderno serve principalmente para instruir servidores que convivem diariamente com o público, sendo um "[...] instrumento de capacitação de condutores do transporte coletivo, cobradores, taxistas e do transporte escolar" (BRASIL, 2004, Caderno 01, p. 6).

O segundo Caderno, intitulado **Construindo a cidade acessível** destina-se "[...] aos profissionais da área de elaboração de projetos urbanísticos, mobiliário urbano e implementação de projetos e obras nos espaços públicos, bem como nos edifícios de usos coletivos, públicos ou privados" (BRASIL, 2004, Caderno 01, p. 6). O foco desse caderno é a adaptação do meio urbano para facilitar a circulação de toda a população. Para melhor visualização dos problemas encontrados no espaço urbano, nesse Caderno, são apontados alguns "erros" já cometidos nas edificações do imobiliário urbano, destacando-se a importância e a necessidade de um planejamento inclusivo.

Já o Caderno de nº 3, conta com a **Implementação do decreto nº 5.296/04,** o qual busca regulamentar as Leis nº 10.048/00 e nº 10.098/00, "[...] que estabelecem normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida" (BRASIL, 2004, Caderno 01, p. 6). Nessa publicação, o assunto abordado é basicamente a legislação e o papel do planejador, pois este deve seguir as determinações impostas, sempre levando em consideração a obrigatoriedade da acessibilidade em locais de uso público.

A **Implementação de políticas municipais de acessibilidade** é o foco do Caderno de nº 4, que pode servir de estímulo para o Poder Público Municipal elaborar seu Plano de Mobilidade, através da implementação de um órgão ou uma coordenação, que regulamente as normas, instrumentos e ações. Nesse caderno, destaca-se que a criação dessa coordenação, responsável apenas por essas questões, torna mais fácil a gestão pública, pois as ações dos

[8] Destacamos em negrito os títulos dos cadernos.

profissionais especializados no assunto contribuirão para que as sugestões, orientações e fiscalizações sejam mais eficientes nas obras (BRASIL, 2004, Caderno 01).

Nos dois últimos Cadernos, de n° 5 e 6, encontram-se as instruções voltadas diretamente aos gestores municipais com:

> [...] orientação de programas e obras visando à implantação de Sistemas de Transporte Acessível, incluindo a infra-estrutura urbana, combinação de todos os modos de transporte coletivo, os respectivos equipamentos de apoio ao usuário, em especial as pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, bem como os procedimentos operacionais adequados (BRASIL, 2004, Caderno 01, p. 7).

> [...] tem como objetivo o registro de práticas inovadoras ou consagradas já em desenvolvimento nas administrações municipais, visando à construção de uma cidade acessível, considerando os espaços públicos e os serviços de Transporte Coletivo (BRASIL, 2004, Caderno 01, p. 7).

Há uma preocupação do Governo Federal em auxiliar os governos estaduais e municipais na elaboração de seus Planos de Mobilidade e, assim, outro projeto federal foi desenvolvido, o PlanMob (Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana). O debate sobre mobilidade e acessibilidade é mais amplo nesse projeto, que tem como foco a população em geral e não apenas um segmento da sociedade como ocorre nos cadernos apresentados anteriormente.

O PlanMob foi estruturado pela Secretaria Nacional de Transportes e Mobilidade, que determinou os objetivos desse projeto:

> [...] ser efetivamente um instrumento na construção de cidades mais eficientes, com mais qualidade de vida, ambientalmente sustentáveis, socialmente includentes e democraticamente geridas. Nesse sentido, o Guia é preciso, ao afirmar novos conceitos e princípios para o planejamento da mobilidade urbana, e também genérico para poder contribuir para dirigentes públicos e técnicos vivendo situações particulares e distintas em suas respectivas cidades. Afinal, os problemas de desenvolvimento urbano, transporte e circulação se manifestam de forma desigual em função de um enorme conjunto de fatores que foram tratados neste documento: do porte da cidade à sua inserção na rede de cidades, passando por suas características físicas, econômicas e sociais (BRASIL, 2007).

Os cadernos contam com definições teóricas sobre temas considerados relevantes, além de métodos de trabalho e processos de planejamento que podem servir de base para os representantes públicos municipais. O principal objetivo do Ministério das Cidades, ao elaborar esses cadernos, é contribuir para que grande parte dos habitantes das cidades possam ser beneficiados com o Plano de Mobilidade, o qual deve ser condizente com a realidade do município, incluindo socialmente o maior número de pessoas.

Alguns destaques apresentados nos cadernos poderiam assegurar uma mobilidade e acessibilidade mais efetiva, e para isso seria preciso "[...] repensar o padrão de mobilidade de que a sociedade dispõe, mudar a forma tradicional de organizar a circulação urbana, não mais tendo o automóvel como foco privilegiado das políticas" (BRASIL, 2007). Como já visto anteriormente, de acordo com a Lei 12.587/12, a priorização do transporte coletivo sobre o não-motorizado poderia amenizar os problemas existentes atualmente, no que diz respeito à falta de mobilidade.

Várias outras alternativas são citadas no decorrer dos cadernos de referência. Vale ressaltar que os primeiros capítulos estão voltados para a definição de conceitos, ou seja, conteúdos mais teóricos, todavia a partir do Capítulo 5, são apresentadas instruções para elaboração dos Planos Municipais. O Capítulo 5 tem como título, "Conhecendo os Fundamentos para o Planejamento da Mobilidade", no qual são destacados os conceitos básicos e a gestão democrática. No Capítulo 6, os componentes do planejamento são evidenciados, como os aspectos condicionantes da mobilidade, o papel do sistema viário, a compreensão do serviço de TPC, as características e o papel dos diferentes modos de transporte, entre outras questões. O Capítulo 7 é dedicado aos procedimentos necessários para a construção do Plano de Mobilidade e nele são apresentados os métodos para a realização do trabalho analítico, algumas orientações para a verificação das reais condições de mobilidade e sugestões de métodos de planejamento do transporte, entre outros temas que devem ser levados em consideração nos momentos de elaboração do referido plano. No Capítulo 8, há uma explanação sobre o processo de elaboração do plano, contendo a preparação do termo de referências, sugestões de roteiros, instituição do plano e implementação (BRASIL, 2015). É um passo-a-passo detalhado, que contribui muito para a formulação do plano, possibilitando que os representantes públicos organizem um cronograma de trabalho, de acordo com as etapas propostas, facilitando assim o desenvolvimento das atividades.

Com base nas iniciativas Federais, que objetivam estabelecer uma legislação que garanta condições de mobilidade e acessibilidade, bem como a elaboração de publicações, que visam auxiliar os gestores públicos durante a preparação de seus Planos Municipais, compreendemos que há um apoio do governo federal e uma preocupação com a qualidade dos serviços e espaços ofertados à população.

Essa afirmação pode ser verificada nas Leis, Decretos e cartilhas sancionadas pelo governo. Nesse sentido, percebemos que não é por falta de legislação e orientações, que a mobilidade e a acessibilidade não são garantidas à população.

No próximo item, faremos uma análise das políticas municipais de Pato Branco, vinculadas à mobilidade e acessibilidade, para que possamos verificar se elas são condizentes com as Leis e Decretos Federais citados anteriormente e se estão sendo implementadas. Para isso, serão analisadas as normativas historicamente publicadas no município, a legislação atual e realidade vivenciada pelos citadinos.

2.2.1 As Políticas Municipais de acessibilidade e mobilidade urbana em Pato Branco

Nesse item serão apresentados alguns destaques sobre as Políticas Públicas, que estão associadas à mobilidade urbana e à acessibilidade em Pato Branco. Assim, serão analisadas as principais Leis, Decretos e Projetos, que abordem esses termos, a partir de 1990 (ano de implementação do primeiro Plano Diretor do município).

Em Pato Branco há Leis que regulamentam a mobilidade e a acessibilidade da população e isso ocorreu devido ao incentivo Federal, por meio da implementação de Políticas Nacionais, nas últimas décadas, vinculadas a essas temáticas. Vale destacar que o Poder Público Municipal elaborou pesquisas e projetos que visam a melhoria da mobilidade, bem como o incentivo ao uso do TPC.

A primeira Lei Municipal na qual consta os termos mobilidade e acessibilidade é o Plano Diretor (Lei nº 997), elaborado em 1990 e revisado em 2008, pela Lei Complementar nº 28. Nesse plano, o TPC é apresentado como o meio preferencial de transporte público no município (PATO BRANCO, Lei 997/90). No entanto, a Lei não apresenta as diretrizes norteadoras do sistema e nem para a sua estruturação.

Com o intuito de definir as diretrizes para o TPC, no mesmo ano através da Lei nº 976, foi criado o Conselho Municipal do Transporte Coletivo - COPLAN, para que fosse possível debater e apresentar sugestões para a melhoria desse serviço. No Art. 2º são destacadas as obrigações do conselho:

> I-apreciar, discutir e apresentar sugestões relativamente a temas ligados ao transporte coletivo e individual, em ônibus ou veículos especiais considerando transporte coletivo urbano, transporte de escolares, serviços de transporte de passageiros e táxi, transporte de cargas no perímetro urbano e demais serviços correlatos;
> II-apreciar, discutir e apresentar sugestões relativamente às questões de trânsito, sinalização e orientação de tráfego de veículos na área urbana e rural; III-opinar sobre permissões e concessões para exploração, por particulares, de serviço de transporte coletivo, de escolares e táxi a ser outorgados pelo Município;
> IV-opinar sobre a fixação de tarifas dos serviços de transporte coletivo e táxi (PATO BRANCO, 1990).

Além dessas atribuições, o conselho deve também opinar sobre projetos de lei, vinculados à política urbana, convocar, organizar e coordenar audiências públicas, com o intuito de possibilitar o debate sobre assuntos relacionados a essa política (PATO BRANCO, 2008). O conselho, portanto, tem papel de mediador entre o Poder Público e a comunidade e deve possibilitar a gestão participativa. O órgão é considerado consultivo e deliberativo e está vinculado ao Instituto de Pesquisas e Planejamento Urbano de Pato Branco - IPPUPB.

O conselho deve ser eleito de forma democrática e ter representantes dos diversos órgãos do município. Entretanto, constatamos que a seleção desses representantes ocorre de forma antidemocrática, pois, não há participação popular nas escolhas e a nomeação é determinada pelos integrantes do próprio órgão. Em 1990 foram selecionados um diretor do Departamento de Obras; um diretor do Departamento de Serviços Urbanos; dois Vereadores; um representante da empresa concessionária; um representante da União Municipal da Associação de Moradores e um representante das entidades sindicais de trabalhadores (PATO BRANCO, 1990).

Através das ações do conselho foram elaboradas as diretrizes do TPC e em 1991 foi sancionada a Lei nº 1055. Essa lei institui o planejamento dos serviços, como os editais de licitação e permissões para a exploração do serviço, o compromisso das operadoras com o Poder Público, os direitos e deveres dos usuários, a fiscalização e as penalidades, o preço das tarifas, as obrigações do órgão gestor municipal, as condições gerais do transporte, dentre outras questões (PATO BRANCO, 1991).

A Lei nº 1055 possibilitou o embasamento para outras leis que vieram na sequência, como a Lei nº 1216/93, sancionada através de pressões populares. Nela está determinada a isenção tarifária para determinados segmentos da sociedade, bem como o direito desses cidadãos de "Art. 2º, IX - ser transportado gratuitamente, mediante exibição de credencial, se maior de 65 (sessenta e cinco) anos, professor da rede municipal de ensino no exercício do Magistério e alunos regularmente matriculados em instituições de ensino especial" (PATO BRANCO, 1993).

Na lei acima citada, a gratuidade é apenas para alunos de ensino especial e o meio passe para os estudantes só foi implementado em 1999. Entretanto, ainda havia restrições, pois apenas os alunos da rede pública de ensino de 1º, 2º e 3º grau tinham o direito de pagar meio passe e a quantidade mensal era limitada entre 50 a 75 passes (PATO BRANCO, 1999).

Atualmente todos os estudantes, independente de pertencerem à rede pública ou privada, têm o direito de adquirir o meio-passe, mas a quantidade de passes é limitada. O estudante só tem direito ao benefício, se utilizar o TPC durante o turno de suas aulas, respeitando o período

letivo, sendo concedido apenas dois passes diários. Entretanto, quando há comprovação da necessidade de contra-turno ou tempo integral é possível a aquisição de mais dois passes por dia, totalizando quatro.

O vereador Rafael Cantu do PC do B propôs no dia 20 de maio de 2015 que os passes deixem de ser limitados. Ele acredita que deve ser garantida "[...] a utilização a qualquer tempo, incluindo férias, finais de semana e recesso. É proibido a sua utilização limitada ao uso exclusivo em período letivo regular" (PATO BRANCO, 2015). As reivindicações, tendo em vista a garantia dos direitos dos estudantes, são contínuas e democráticas, entretanto, deve-se levar em consideração que se os passes forem ilimitados, os custos para as empresas fornecerem o serviço aumentaria e consequentemente haveria o repasse das despesas extras para os demais usuários, onerando ainda mais os deslocamentos dos demais segmentos sociais que o utilizam.

Outro direito que demorou a ser reconhecido é dos deficientes físicos, mentais, auditivos e visuais, que tiveram sua isenção tarifária decretada apenas em 2001. A Lei nº 2107 prevê que os acompanhantes (se comprovar a necessidade de acompanhamento) também têm direito à isenção tarifária (PATO BRANCO, 2001).

Todos esses direitos conquistados pela população devem ser minimamente respeitados. Em Pato Branco, atualmente, os estudantes usufruem do meio-passe e os deficientes físicos e mentais, assim como os idosos, têm isenção tarifária. O que está faltando é o cumprimento de algumas prerrogativas citadas no Plano Diretor.

Novamente citaremos o Plano Diretor, pois destacaremos as diretrizes gerais que devem nortear o sistema de TPC na cidade. No Art. 74, ressalta-se que os deslocamentos devem ocorrer de forma rápida, com segurança, com conforto mínimo e os custos devem ser acessíveis para a população em geral. Assim, é preciso:

> I-implantar um sistema municipal efetivo de gestão, controle e fiscalização do transporte coletivo que atua no território municipal;
> II-implantar sistema de bilhetagem eletrônica para cobrança de passagem de ônibus coletivo urbano;
> III-controlar a gratuidade e benefícios para o transporte de pessoas com deficiência física, regulamentando e esclarecendo o grau das condições de deficiência física e a necessidade de acompanhantes;
> IV-manter cadastro público dos usuários com necessidades reais de gratuidade ou benefícios;
> V-condicionar o fornecimento de benefícios e descontos para os estudantes, àqueles que comprovarem baixa renda;
> VI-garantir o direito de transporte gratuito para os idosos;
> VII-utilizar os principais corredores de transporte de forma racional, sem a sobreposição de linhas;
> VIII-otimizar o sistema de circulação viária, implantando vias com sentido único de circulação na área central;

> IX-consolidar e qualificar os corredores de transporte com a instalação de abrigos e mobiliário específico, mantendo uma pavimentação adequada nas calçadas e pistas de rolamento;
> X-coibir o transporte clandestino de passageiros, através de veículos de passeio, vans, micro-ônibus, ônibus e motocicletas e os que não ofereçam condições de segurança e que estejam interferindo no sistema coletivo urbano; XI-operar linhas utilizando carros com capacidade de acordo com a demanda; XII-eliminar e coibir o uso de lombadas físicas nos corredores de circulação do transporte coletivo (PATO BRANCO, 2008).

Várias propostas do Art.74 foram implementadas até o momento, na cidade de Pato Branco. O sistema municipal de gestão do transporte coletivo mencionado acima, corresponde atualmente ao Departamento Municipal de Trânsito de Pato Branco (DEPATRAN), o qual tem um setor específico para tratar do TPC. A bilhetagem eletrônica também foi implantada com êxito, proporcionando um controle maior, por parte do departamento e das empresas, além de possibilitar mais agilidade, integração, gratuidades e benefícios aos usuários. A alteração na direção das vias ocorreu ao longo dos anos e hoje em dia as vias de maior fluxo possuem sentido único de circulação.

Ainda assim, outras proposições apresentadas na lei ainda não foram cumpridas, como a qualidade nos abrigos, calçadas e pista de rolamento, a eliminação de lombadas nos corredores de circulação do TPC, aliás, nem os corredores foram planejados até o momento. Outro ponto é a disponibilização de veículos menores, com capacidade para atender apenas a demanda de alguns bairros, o que significaria uma economia para as empresas e o atendimento de várias áreas da cidade. E por último destaca-se que a prefeitura deve coibir o TPC clandestino, que no município é realizado por meio de ônibus alugados para transportar trabalhadores diariamente.

Todas as medidas implementadas foram essenciais para melhorar o TPC, entretanto a criação do DEPATRAN em 2008 foi crucial para que outras diretrizes fossem cumpridas, pois o departamento destinou um setor específico para tratar de assuntos relacionados a esse serviço. Além disso, o DEPATRAN tem:

> [...] competência legal de operar o sistema de estacionamento regulamentado e rotativo, de veículos automotores e executar a fiscalização de Trânsito, autuar e aplicar as penalidades cabíveis por infrações de circulação, estacionamento e parada, bem como outras atribuições [...] (PATO BRANCO, DEPATRAN, 2015).

A princípio, o departamento foi criado devido à preocupação do Poder Público, diante da grande adesão aos meios de deslocamentos individuais, por parte da população. As primeiras ações do departamento foram de incentivo aos cidadãos de Pato Branco, para que eles

deixassem de se deslocar por meio de veículos particulares, e assim procurou onerar os estacionamentos públicos nas áreas centrais.

A grande preocupação do Poder Público está pautada nos índices que mostram o aumento na quantidade de veículos na cidade. Em dezembro de 2008, eram 33.713 automóveis em geral, sendo 19.359 automóveis e 4.439 motocicletas. No mês de dezembro de 2014, o número de automóveis em geral era de 52.051, sendo 30.270 automóveis e 6.455 motocicletas (DETRAN, 2015). Ou seja, o aumento no número de automóveis foi de quase 40%, em apenas 6 anos.

O DEPATRAN continua acreditando que o controle maior sobre os estacionamentos na área central irá incentivar a população a deixar de utilizar os carros. Mesmo assim é preciso implementar medidas mais impactantes, pois, atualmente os estacionamentos regulamentados não são mais capazes de proporcionar uma rotatividade, de acordo com a demanda existente na cidade.

Uma alternativa que não estimula o uso de outras formas de transporte, mas que pode amenizar de imediato o problema de falta de estacionamentos é a construção dos mesmos na área central, como o que se propõe no Art. 64, onde destaca-se que é preciso "VIII-[...] induzir o aproveitamento de lotes vagos da área central para estacionamento" (PATO BRANCO, 2008).

No entanto, em entrevista com o diretor geral do DEPATRAN, Esaú Sampaio, o mesmo nos informou que em 2013, ele e sua equipe tentaram incentivar os donos dos lotes vagos localizados no centro a construir estacionamentos particulares, oferecendo-lhes descontos no IPTU. Entretanto, segundo ele a ideia foi descartada pelo prefeito em exercício e até hoje não foi retomada (SAMPAIO, 2015).

Esaú na mesma entrevista nos relatou que ainda defende a ideia da transformação dos lotes vagos, mas agora acredita que a cidade necessita de empreendimentos com foco em estacionamentos ainda maiores. A ideia do diretor é a construção de estacionamentos verticais particulares, pois segundo ele, geraria lucros exorbitantes para os investidores, pois, os gastos com a construção seriam mínimos e o retorno financeiro seria imediato (SAMPAIO, 2015).

Alternativas como essas são substanciais para melhorar o trânsito na cidade, mas os projetos relacionados especificamente ao TPC são mais impactantes, pois esse meio de deslocamento pode transportar um grande número de pessoas. Devido a isso, o DEPATRAN destinou um setor específico para a gestão do TPC, tendo como diretor Valdocir Afonso.

O diretor do TPC no DEPATRAN trabalha sozinho e não há uma equipe multiprofissional que o auxilie. A sua principal função é a administração do sistema de transporte, por meio da fiscalização e intermediação com as empresas/usuários/Poder Público.

Com a inauguração do DEPATRAN, verificou-se a necessidade de uma legislação que explanasse sobre as diversas formas de transporte na cidade, assim como as normas gerais e específicas sobre cada tipo de transporte. Com isso, em 2011 o Poder Público Municipal buscou através da Lei Nº 3.598 suprir as necessidades citadas. De acordo com a referida lei, os gestores públicos devem tratar dos assuntos relacionados ao transporte, planejando, gerenciando e fiscalizando o sistema. O Art. 29, dispõe sobre as competências específicas do diretor setorial dos transportes, que são as seguintes:

> I-Fixar e fiscalizar itinerários e pontos de embarque e desembarque; II-Fixar e fiscalizar horários, freqüência, frota e terminais de cada linha; III-Organizar, programar, controlar e fiscalizar o sistema de transporte público;
>
> IV-Implantar e extinguir linhas e ramais; V-Vistoriar os veículos;
> VI-Fiscalizar a execução dos serviços e aplicar penalidades; VII-Estabelecer normas complementares relativas à operação dos serviços; VIII-Controlar o número de passageiros do sistema e quilometragem rodada; IX-Determinar os itinerários, terminais e pontos de embarque e desembarque das linhas intermunicipais dentro do Município;
> X-Determinar as formas de integração locais, bem como a localização dos terminais de passageiros conforme necessidades da população e do setor produtivo;
> XI-Elaborar e fiscalizar a aplicação dos cálculos tarifários; XII-Fixar parâmetros e índices das planilhas de cálculos tarifários;
> XIII-Manter o controle atualizado da evolução de preços dos componentes tarifários [...] (PATO BRANCO, 2011).

Por meio da análise da citação acima, podemos verificar os deveres do Diretor, e é nítido que várias atribuições devem ser fiscalizadas diariamente. Fizemos alguns questionamentos sobre essas atribuições para o Afonso (2015), que destacou que a maioria delas são realizadas através do sistema de bilhetagem eletrônica. Segundo a Lei nº 3.598 a bilhetagem eletrônica é a validação das passagens, por meio de cartões inteligentes, para a liberação das catracas eletrônicas dos veículos de transporte (PATO BRANCO, 2011).

Esse sistema foi instalado em 2012 no município e possibilita o controle instantâneo da quantidade de usuários e benefícios concedidos, a pontualidade dos ônibus, a quantidade de integrações realizadas diariamente, a quilometragem rodada pelos automóveis, dentre outras informações. E é através desse sistema operacional instalado pelas empresas concessionárias, financiado e gerido pelas próprias empresas, que o gestor público tem acesso instantâneo aos dados colhidos nos ônibus. Afonso possui um *Login* no sistema operacional da empresa, onde insere seus dados e senha e consegue obter todas as informações. Segundo ele, os mesmos dados são repassados para as empresas, o que torna impossível a manipulação dos mesmos.

Através da bilhetagem eletrônica foi possível proporcionar aos usuários a integração temporal, que pode ser realizada "[...] em um intervalo de tempo de 60 (sessenta) minutos, pagando uma única tarifa, podendo utilizar mais de um ônibus para a realização do deslocamento, desde que esta integração seja feita em ponto específico, determinado pela Coordenadoria do Órgão Gestor" (PATO BRANCO, 2011).

O diretor do DEPATRAN, Sampaio (2015) relata que a delimitação do tempo em 60 minutos é suficiente para a realização da integração, já que o município é de pequeno porte e não há um desperdício de tempo nos deslocamentos. Ele enfatiza que a integração serve apenas para o deslocamento de "ida" ao destino, e não de "ida e volta" para o mesmo destino (SAMPAIO, 2015).

No decorrer da pesquisa serão apresentadas mais informações sobre a integração, pois ela divide opiniões entre os usuários e o Poder Público. Outra questão que divide opiniões é referente ao Art. 17º, o qual permite a veiculação de propagandas publicitárias no transporte coletivo, com autorização prévia ou por meio de norma complementar da Coordenadoria do Órgão Gestor (PATO BRANCO, 2011). Isso significa que o espaço disponível no vidro traseiro dos ônibus, deve ser gerido pelos representantes públicos e que eventualmente pode ser cedido às empresas.

Vale ressaltar que, durante entrevista com Afonso (2015), ele ressaltou que as empresas são as responsáveis por administrar esses espaços e quando estes proporcionam lucros com propagandas, por exemplo, o dinheiro fica totalmente com elas. Se houvesse interesse do Poder Público em investir nesses espaços publicitários, essa verba poderia ser revertida para subsidiar parte da tarifa, que atualmente é de R$ 2,60 (dois reais e sessenta centavos)[9] e é considerada alta pelos usuários.

Com relação ao custo alto da tarifa, devido a uma série de aumentos nos últimos anos, está previsto na Lei dos transportes, no Art. 52, que "O cálculo da tarifa será efetuado pelo órgão gestor com base em planilha de custos" (PATO BRANCO, 2011). Atualmente, segundo Sampaio (2015), a tarifa é definida com base nas informações contidas nas tabelas, referentes às despesas das empresas (os custos com a quilometragem rodada, a quantidade de passageiros, as isenções, os custos operacionais, a manutenção etc.).

Deve-se levar em consideração que no contrato entre empresas e Poder Público (ainda em vigor), está determinado que o aumento da tarifa só pode ocorrer quando os custos excederem 10%, ou seja, após terem uma defasagem. Segundo Sampaio (2015), após a

[9] A cotação atual do Dólar (22 março de 2016) é de US$ 3.60, portanto a tarifa em Dólar do TPC em Pato Branco seria de US$ 9,36.

verificação da necessidade do aumento, a tarifa determinada pelo DEPATRAN passa pela análise do COPLAN e se aceito é encaminhado ao prefeito, que decide se vai negociar com as empresas ou se vai acatar a decisão (SAMPAIO, 2015).

Em nenhum momento é citado a participação popular, por meio de audiências públicas, para a definição das novas tarifas, Afonso (2015) justifica que:

> [...] para o aumento da tarifa, não há necessidade de audiências públicas porque, quando as empresas assinaram o contrato com a prefeitura através da licitação, fica estipulado no edital de licitação e depois no contrato, que a atualização da tarifa se daria pelo custo medido anualmente da defasagem [...] (AFONSO, 2015).

Ele afirma que não há participação popular nesses casos, logo, a população que é a maior interessada fica fora dos debates sobre esse assunto. Afonso (2015) ressalta que a audiência pública é necessária durante o processo de elaboração do edital de licitação, depois deve ser seguido apenas o que está no contrato de concessão.

Devemos levar em consideração que os editais preveem um contrato de 10 anos, prorrogáveis para mais 10 e assim, de acordo com a visão do diretor, a opinião da população que utiliza o TPC deve ser considerada apenas uma vez a cada década. Ao desconsiderar a opinião da população, o Poder Público fica a parte dos problemas enfrentados. Um exemplo disso é a falta de políticas públicas de transporte voltadas aos segmentos segregados, especialmente para aqueles de baixo poder aquisitivo.

Essas pessoas muitas vezes não possuem condições de mobilidade adequada, tendo sua acessibilidade à cidade comprometida, assim, não é possível que os mesmos se apropriem do espaço urbano, em sua totalidade. O diretor Sampaio (2015) destaca que os problemas relacionados à "imobilidade" dessas pessoas em Pato Branco, não chegam até ele. Ele considera que pode haver dificuldades dessa ordem, mas ressaltou que a Secretaria de Assistência Social não informa o departamento sobre esse assunto.

Se o Poder Público estabelecesse um contato maior com a população, ele poderia identificar os problemas e solucioná-los de forma simples, como a concessão de benefícios quando comprovado a baixa renda, por exemplo. Sampaio (2015) mencionou que hoje é inviável proporcionar mais benefícios à população, pois não existe um subsídio do Poder Público para baratear as passagens. Segundo ele se mais benefícios forem concedidos a tarifa para os demais usuários aumentará.

Isso significa que todos os benefícios concedidos são subsidiados pelos próprios usuários. Esses argumentos estão presentes nas falas dos representantes públicos, vereadores, pessoas públicas, dentre outros, que buscam formar a opinião da população em geral, contra

qualquer aumento no número de gratuidades, justificando que quem pagará a conta serão eles mesmos. Dessa forma, cria-se um embate entre a própria população e assim, de um lado estão aqueles que lutam pelo direito de adquirir passagens a preços mais baixos e do outro, aqueles que acreditam (por falta de informação) que se os benefícios forem proporcionados eles serão prejudicados e terão que pagar passagens mais caras.

Afonso (2015) fez uma estimativa em relação ao custo da passagem atualmente e se não houvesse as isenções e benefícios e se todos os usuários pagassem passagens integrais, o custo seria de aproximadamente R$1,80 (um real e oitenta centavos) e não R$2,60 (dois reais e sessenta centavos) cobrado atualmente.

Apesar da estimativa, Afonso (2015) é favorável à concessão de benefícios aos diversos segmentos, entretanto, acredita que o Poder Público Municipal deve ser responsável pelos subsídios dessas passagens, e não os demais usuários como tem acorrido. Segundo ele, para isso acontecer, deveria haver Leis Nacionais que obrigassem os municípios a incluírem em seus planejamentos orçamentários esses gastos. É perceptível no discurso do diretor, que o Poder Público só cumpre com seu papel quando é pressionado, por Leis ou pela população. Ainda segundo Afonso (2015), outra forma de pressionar o Poder Público para investir nos subsídios das passagens, seria através da pressão popular junto à Câmara de Vereadores, pois se os usuários se organizassem, fariam a diferença ao se unirem por seus direitos.

É evidente que através da participação popular alguns objetivos em comuns são mais facilmente alcançados, mas o grande impasse é o desestímulo diante da não efetivação de uma gestão participativa. No município de Pato Branco as audiências públicas necessárias para possibilitar espaços de debate não são realizadas com frequência e quando acontecem, não são divulgadas amplamente.

A falta de participação é verificada atualmente, durante a elaboração do Edital para a nova concessão (devido ao encerramento do contrato em vigência) que determina as condições para a empresa ofertar o TPC. Segundo Michelin (2015), diretor geral do IPPUPB (Secretaria de Planejamento Urbano de Pato Branco), pesquisas relacionadas à temática foram realizadas por uma empresa terceirizada e no momento o edital está sendo elaborado, contudo, não houve nenhuma audiência visando propiciar o debate com a população, para que ela possa tomar conhecimento, bem como fazer críticas ou sugestões já que ela é a principal usuária desse serviço. Inclusive, de acordo com Afonso (2015), esse seria o momento do debate sobre o novo Edital, por meio das audiências públicas, mas não é isso que percebemos na realidade.

O IPPUPB acredita que é mais viável contratar uma empresa prestadora de serviços para fazer o levantamento da situação do TPC na cidade. De acordo com Carlos Lins (2015), chefe

da divisão de Planejamento Urbano do IPPUPB, faltam profissionais e os que ali estão acabam "apagando incêndios", pois a todo o momento chegam projetos, dos mais variados, para serem aprovados, como loteamentos, construções, reformas, dentre outros. E assim, quando novas demandas precisam ser elaboradas, como é o caso do novo edital, é necessário interromper as demais atividades, dando exclusividade apenas a ele. Por isso ele considera que é "mais fácil contratar um serviço de fora, que eles entregam pronto" (LINS, 2015).

A falta de funcionários e a não capacitação dos que compõe a secretaria prejudica todo o processo de gestão democrática, aliás, o prazo de vigência do contrato de concessão das duas empresas que ofertam o serviço de transporte em Pato Branco se encerra este ano (2015). Porém, no dia 12 de maio de 2015, o Prefeito Municipal Augustinho Zucchi (PDT), "[...] enviou à Câmara Municipal de Pato Branco, projeto de lei que pede autorização para prorrogar o prazo de vigência dos Contratos de Permissão para Execução do Serviço de Transporte Coletivo Urbano" (PATO BRANCO, PRORROGAÇÃO TPC, 2015). O prazo, portanto, seria prorrogado para 30 de abril de 2016. A justificativa para tal ação foi que a equipe designada para elaborar a licitação, necessitaria de 11 meses para concluir as pesquisas e finalizar o edital.

A temática gerou muita discussão, pois, segundo o vereador Guilherme Silvério (PROS) no início de 2014, "[...] a bancada do PROS apresentou uma indicação ao prefeito alertando do processo de licitação do transporte coletivo, justamente para que não se perdesse os prazos previstos em lei" (PATO BRANCO, PRORROGAÇÃO TPC, 2015). Mesmo com o aviso, o Poder Público não se organizou a tempo para formular o edital, demonstrando fragilidade na administração desse setor. No dia 28 de maio, o Legislativo Municipal aprovou o projeto que prorroga a vigência dos contratos e assim, "O prazo encerra-se no dia 31 de maio" de 2016 (PATO BRANCO, PRORROGAÇÃO TPC, 2015).

A falta de organização e de pessoas capacitadas compromete a elaboração do Plano de Acessibilidade e Mobilidade Urbana, que assim como o Plano Diretor de 2008 e o Edital para concessão do TPC, será em partes realizado por empresa terceirizada. O que nos preocupa é o fato de haver prazos para conclusão do Plano de Acessibilidade e Mobilidade Urbana. A Lei de Mobilidade Urbana determina que até 2015, todos os municípios com mais de 20 mil habitantes devem ter planos, caso contrário poderá haver perda de verbas do Governo Federal e Estadual.

Essa situação torna-se ainda mais explícita, com a justificativa dada por Afonso (2015), pois segundo ele, a mesma pesquisa que servirá de base para a criação do edital de concessão do TPC será utilizada para elaborar o Plano de Mobilidade. Portanto, pelo fato do prazo para a entrega da pesquisa ter sido prorrogado, consequentemente a elaboração do plano irá ser atrasada, o que acarretará em prejuízos para a população.

De forma geral, Pato Branco possui leis e normativas que regulamentam o TPC no município, mas o grande problema está na aplicação delas e na ampliação de propostas, que possibilitem uma efetiva melhora nesse serviço. Para isso, a gestão pública deve ocorrer de forma eficiente, priorizando investimentos nos meios coletivos de deslocamentos, além de contribuir para a racionalização do sistema de TPC, para que seja possível reduzir custos operacionais e proporcionar à população um acesso facilitado à cidade. A mobilidade proporcionada por esse tipo de transporte deve estar de acordo com a demanda, sendo eficiente para que aos poucos o TPC se torne atrativo para os usuários que hoje fazem uso de veículos particulares.

No item a seguir apresentaremos a estruturação do sistema de transporte no município, bem como um breve histórico sobre as empresas que operam na cidade, destacando as linhas, as rotas, os horários, o sistema de integração, as condições dos pontos de embarque/desembarque, dentre outros aspectos.

2.3 A estruturação do sistema de Transporte Público Coletivo em Pato Branco

O sistema de TPC em Pato Branco é ofertado atualmente por duas empresas, a Transangelo e LP, mas nem sempre foi assim. Em 1965 o TPC foi implantado no município sendo ofertado por uma empresa familiar que, mais tarde, acabou dividindo-se em duas.

Por meio de um informativo elaborado pela empresa LP, podemos perceber as dificuldades relatadas, na década de 1960, quando o transporte passou a ser ofertado: “Nessa época, foi muito difícil tornar o negócio lucrativo, pois além da manutenção ser muito trabalhosa, tendo em vista as condições precárias das vias, não havia o costume de se utilizar o transporte coletivo” (INFORMATIVO LP TRANSPORTE COLETIVO, 2015).

Nos anos de 1970, os empresários decidiram investir em novos tipos de veículos, como o Mercedez Benz, “Muitos o chamavam de louco por investir em um veículo de alta capacidade para a época, mas aos poucos a comunidade acostumava a utilizar o transporte coletivo” (INFORMATIVO LP TRANSPORTE COLETIVO, 2015).

Nas décadas seguintes, o negócio prosperou, contudo, em 1995, os irmãos sócios decidiram desfazer a sociedade e concorreram separadamente por meio de uma nova licitação de nº 03/94, através de consórcio. Foi por meio desse contrato, que as permissões foram formalmente estabelecidas. O principal objetivo da licitação era:

> 3.1. Constitui-se em objeto de Licitação a seleção e escolha de duas (2) empresas privadas para executar, mediante outorga de Permissão, o Serviço de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros da cidade de Pato Branco, em 12 (doze) linhas, cujos itinerários, horários, pontos de parada, de partida e

> finais, número de veículos a serem usados e suas características são as constantes dos Anexos II e III ao presente Edital (PATO BRANCO, 1994).

As duas empresas vencedoras da licitação foram: a Transportes Coletivos LP, representada por sua sócia-Gerente Erotildes Bernandete Cavazzolla Vezaro, sob contrato de permissão nº19 (PATO BRANCO, 1995), e a empresa Transangelo Transportes Coletivos LTDA, representado pelo sócio-Gerente Darci Miguel Vezzaro, sob contrato de permissão nº 20 (PATO BRANCO, 1995).

O edital da licitação previa que a oferta do serviço deveria ocorrer durante o período dez anos, sendo possível, ao final do contrato, a prorrogação para mais dez, se as permissionárias manifestassem interesse, isso se, no decorrer desse tempo os serviços ofertados fossem de boa qualidade e não houvesse nenhum problema.

> 6.1.A permissão a ser outorgada às Licitantes vencedoras do certame licitatório terá vigência pelo prazo de 10 (dez) anos, condicionado ao cumprimento das condições estabelecidas no Termo de Permissão e ao disposto na Lei nº 1.055/01.
> 6.2.Até noventa (90) dias antes de decorrido o prazo de vigência da permissão verificada a satisfatória execução do serviço e havendo interesse das permissionárias, poderá ocorrer a prorrogação do prazo de vigência por igual período (PATO BRANCO, 1994).

E foi exatamente o que ocorreu; em 2005, encerrou-se o contrato de permissão das duas empresas, mas foram prorrogados até 2015. Neste ano, o contrato novamente se encerrará, devendo ser publicado um novo edital de concorrência pública para a oferta do serviço, já que novas prorrogações não estão previstas em Lei.

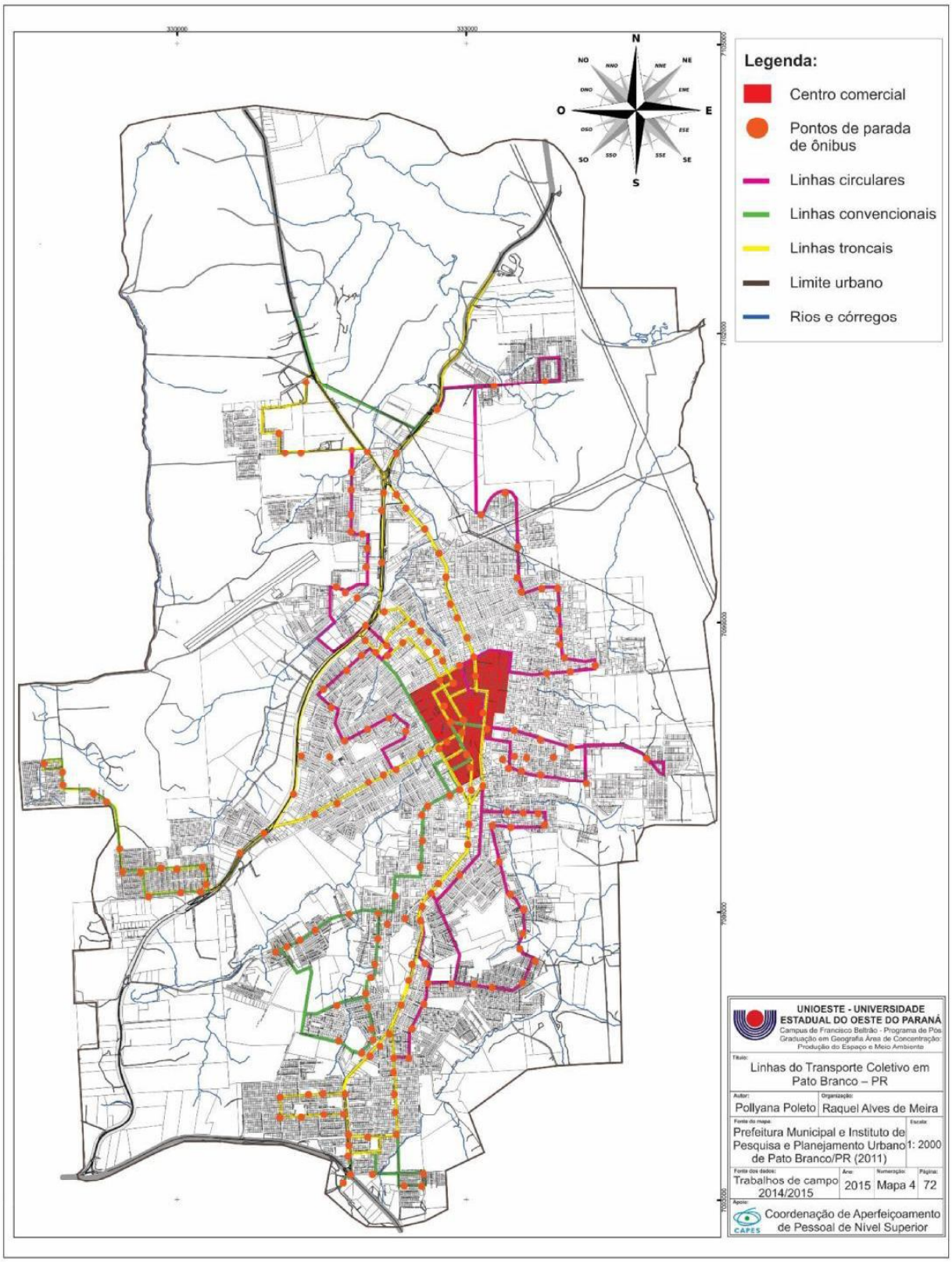
No decorrer desses 20 anos de oferta desse transporte, muitas modificações foram realizadas, a população cresceu, bem como a demanda por mais ônibus. Atualmente, são 28 ônibus, sendo 19 da Empresa LP e 9 da Empresa Transangelo. Os ônibus adaptados para deficientes físicos também estão sendo adquiridos, mas ainda são poucos, 4 deles pertencentes à Empresa LP (apenas 21% dos veículos que compõem a frota dessa empresa) e 3 da Empresa Transangelo (apenas 33% dos veículos da frota da Transangelo) (AFONSO, 2015).

Durante os anos em que as duas empresas ofertaram o serviço conjuntamente, foi preciso um planejamento para organizar essa oferta. Assim, os empresários, em conjunto com o Poder Público, elaboraram um mapa dos transportes (Mapa 4), que está em vigor até hoje.

É perceptível, no mapa, a divisão em relação à oferta do transporte, tendo como referência a Avenida Tupi, que corta a cidade ao meio. A área (a partir da Avenida Tupi) a Leste do mapa é administrada pela Empresa LP, já a porção Oeste é gerida pela Empresa Transangelo. Vale ressaltar, que uma empresa não adentra no "território" da outra. Isso gera

inúmeros problemas para os usuários do TPC, pois, para se deslocar, cruzando a cidade de Leste ao Oeste, os mesmos precisam descer de um ônibus e embarcar em outro, tendo que pagar uma segunda tarifa (que é de R$2,60 para quem utiliza o cartão magnético e R$2,70 para quem paga em dinheiro). Para minimizar esse problema efetivou-se a integração de algumas linhas, por meio da implantação do sistema de bilhetagem eletrônica em 2012.

O valor da tarifa é determinado pelo Índice de Passageiros por Quilômetro (IPK), que é definido levando-se em conta, para cada linha, a quantidade de passageiros conduzidos em cada quilômetro do percurso. Para a elaboração da média do IPK mensal são considerados os seguintes custos: a) combustível, lubrificante, peças e acessórios etc.; b) motoristas, cobradores, pessoal de manutenção etc. (custo variável); c) licenciamento e seguro obrigatório, despesas gerais, remuneração de diretoria etc. (custo de pessoal); d) depreciação de veículo etc. (custo administrativo); e) custo total sem rentabilidade e margem de remuneração operação e investimentos (custo de capital).


Legenda:
Centro comercial
Pontos de parada de ônibus
Linhas circulares
Linhas convencionais
Linhas troncais
Limite urbano
Rios e córregos
N
S
E
O
NE
SE
SO
NO
UNIOESTE - UNIVERSIDADE ESTADUAL DO OESTE DO PARANÁ
Campus de Francisco Beltrão - Programa de Pós Graduação em Geografia Área de Concentração: Produção do Espaço e Meio Ambiente
Título:
Linhas do Transporte Coletivo em Pato Branco – PR
Autor:
Pollyana Poleto
Organização:
Raquel Alves de Meira
Fonte do mapa:
Prefeitura Municipal e Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Pato Branco/PR (2011)
Escala:
1: 2000
Fonte dos dados:
Trabalhos de campo 2014/2015
Ano:
2015
Numeração:
Mapa 4
Página:
72
Apoio:
Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior
CAPES

O IPK do TPC de Pato Branco no mês de dezembro de 2014, totalizou R$1,4329 e a tarifa técnica por passageiro R$2,70. Os custos citados acima e os índices do IPK podem ser conferidos na Tabela 1.

Tabela 1. Planilha geral de custos do Sistema de TPC de Pato Branco-IPK

Indicadores Operacionais			MINIBUS	MIDIBUS	BÁSICO		TOTAL
Mês Referência:	Frota	Total	3	8	21	(15 Básico com Ar-Condicionado)	32
		Operacional	3	7	19		29
Dezembro.2014	Quilometragem Média Mensal		14.514	44.998	129.688		189.200
	Demanda Média Mensal Equiv.						271.108

Item		Coeficiente	Preço Base	MINIBUS	MIDIBUS	BÁSICO	CUSTO MENSAL	CUSTO/KM	%
Combustível	Minibus	0,2500	2,295	8.327,16			166.060,73	0,8777	22,7%
	Midibus	0,3333	2,295		34.423,61				
	Básico	0,4143	2,295			123.309,97			
Lubrificantes	Minibus	0,0400	8.327,16	333,09			6.642,43	0,0351	0,9%
	Midibus	0,0400	34.423,61		1.376,94				
	Básico	0,0400	123.309,97			4.932,40			
Rodagem Pneus	Minibus	0,00007059	730,00	747,88			11.262,60	0,0595	1,5%
	Midibus	0,00004800	1.254,00		2.708,53				
	Básico	0,00004800	1.254,00			7.806,19			
Rodagem Recapagem	Minibus	0,00014118	230,00	471,26			9.065,84	0,0479	1,2%
	Midibus	0,00012000	410,00		2.213,91				
	Básico	0,00012000	410,00			6.380,66			
Peças & Acessórios	Minibus	0,0042	177.620,00	2.220,25			30.285,80	0,1601	4,1%
	Midibus	0,0042	231.976,00		6.765,97				
	Básico	0,0042	269.047,43			21.299,59			
1. Custo Variável							**223.317,40**	**1,1803**	**30,5%**
Pessoal Operação Motoristas		2,2748	1.842,00	17.734,94	41.381,52	112.321,27	171.437,73	0,9061	23,4%
Pessoal Operação Cobradores		2,1192	1.105,20			62.783,00	62.783,00	0,3318	8,6%
Pessoal Operação Fiscais/tráfego		0,1000	1.842,00	779,62	1.819,11	4.937,57	7.536,30	0,0398	1,0%
Pessoal de Manutenção		0,1200	241.757,03				29.010,84	0,1533	4,0%
Benefícios			14.580,00				14.580,00	0,0771	2,0%
Pessoal Administrativo		0,0800	241.757,03				19.340,56	0,1022	2,6%
2. Custo de Pessoal							**304.688,43**	**1,6104**	**41,6%**
Licenciamento e Seguro Obrigatório		1,0000	38,74	116,23	309,93	813,58	1.239,73	0,0066	0,2%
Despesas Gerais		0,0017	231.976,00	1.159,88	3.093,01	8.119,16	12.372,05	0,0654	1,7%
Remuneração de Diretoria			3.795,00				3.795,00	0,0201	0,5%
Bilhetagem e Controle Operação		1,0000	180,00	540,00	1.440,00	3.780,00	5.760,00	0,0304	0,8%
3. Custo Administrativo							**23.166,79**	**0,1224**	**3,2%**
Depreciação de Veículos	Minibus	0,0075	177.620,00	3.996,45			60.289,98	0,3187	8,2%
	Midibus	0,0075	231.976,00		13.918,56				
	Básico	0,0075	269.047,43			42.374,97			
Depreciação de Máq., Inst., Equip.	Minibus	0,0001	177.620,00	53,29			803,87	0,0042	0,1%
	Midibus	0,0001	231.976,00		185,58				
	Básico	0,0001	269.047,43			565,00			
4. Custo de Capital							**61.093,85**	**0,3229**	**8,3%**
5. Custo Total sem Rentabilidade (1+2+3+4)							**612.266,47**	**3,2361**	**83,6%**
6. Margem de Remuneração Operação e Investimentos		**12,88%**	0,1478				**90.518,73**	**0,4784**	**12,4%**
7. Custo Total sem Tributação (5+6)							**702.785,20**	**3,7145**	**96,0%**
ISS (2%) + Contribuição Previdenciária (CPRB=2%)		**4%**	0,0417				**29.282,72**	**0,1548**	**4,0%**
8. Custo Total							**732.067,92**	**3,8693**	**100%**
IPK - Indice de Passageiros por Quilômetro								**1,4329**	
TARIFA TÉCNICA (R$/passageiro)								**2,70**	

Fonte: Estudo Técnico e Projeto Básico do Transporte Coletivo em Pato Branco. Elaboração: LOGITRANS – Logística, Engenharia e Transportes Ltda. Pato Branco. Abril, 2015.

A integração entre as linhas foi possibilitada com a implantação do sistema de bilhetagem eletrônica, podendo ser realizada em até 60 minutos, contados a partir do momento em que o usuário adentra no primeiro ônibus. Contudo, a integração (a troca de ônibus sem necessidade de pagar nova passagem) se limita a algumas linhas.

O sistema de bilhetagem eletrônica é administrado por uma empresa terceirizada, contratada pelas próprias Empresas LP e Transangelo. Há um terminal físico localizado no centro da cidade, no qual os usuários compram os cartões e realizam as recargas.

Além disso, todos os ônibus são equipados com o sistema de leitura dos cartões, o que facilita o dia-a-dia dos passageiros, já que não precisam recorrer a carteirinhas de estudante ou às identidades (no caso dos idosos). Inclusive, essa é a maneira usada para controlar a integração, uma vez que Pato Branco não conta com Terminais de Integração Físicos.

Por não haver Terminais de Integração Físicos, o Poder Público definiu quatro pontos para os usuários fazerem o translado de um ônibus para o outro. São eles: os pontos da Praça Santos Dumont (2), o ponto da Antiga Rodoviária e o ponto do Pavilhão São Pedro, que podem ser identificados no Mapa 5 abaixo.

Segundo Darcy (2015), proprietário da empresa Transangelo, "Com a bilhetagem eletrônica não é necessário ter terminal físico [...]", pois basta o usuário ter conhecimento das linhas e horários para realizar a integração.

As Fotos 9 e 10 retratam os pontos de integração da Praça Santos Dumont, que pode ser realizado em dois pontos diferentes, um deles na rua Caramuru e outro na rua Tamoio. Esses pontos seguem o padrão de infraestrutura estabelecido em toda a Avenida Tupi, com proteção nas laterais e na parte de trás, de acrílico (com obras de arte estampadas), calçadas em boas condições, teto e encosto em ferro.

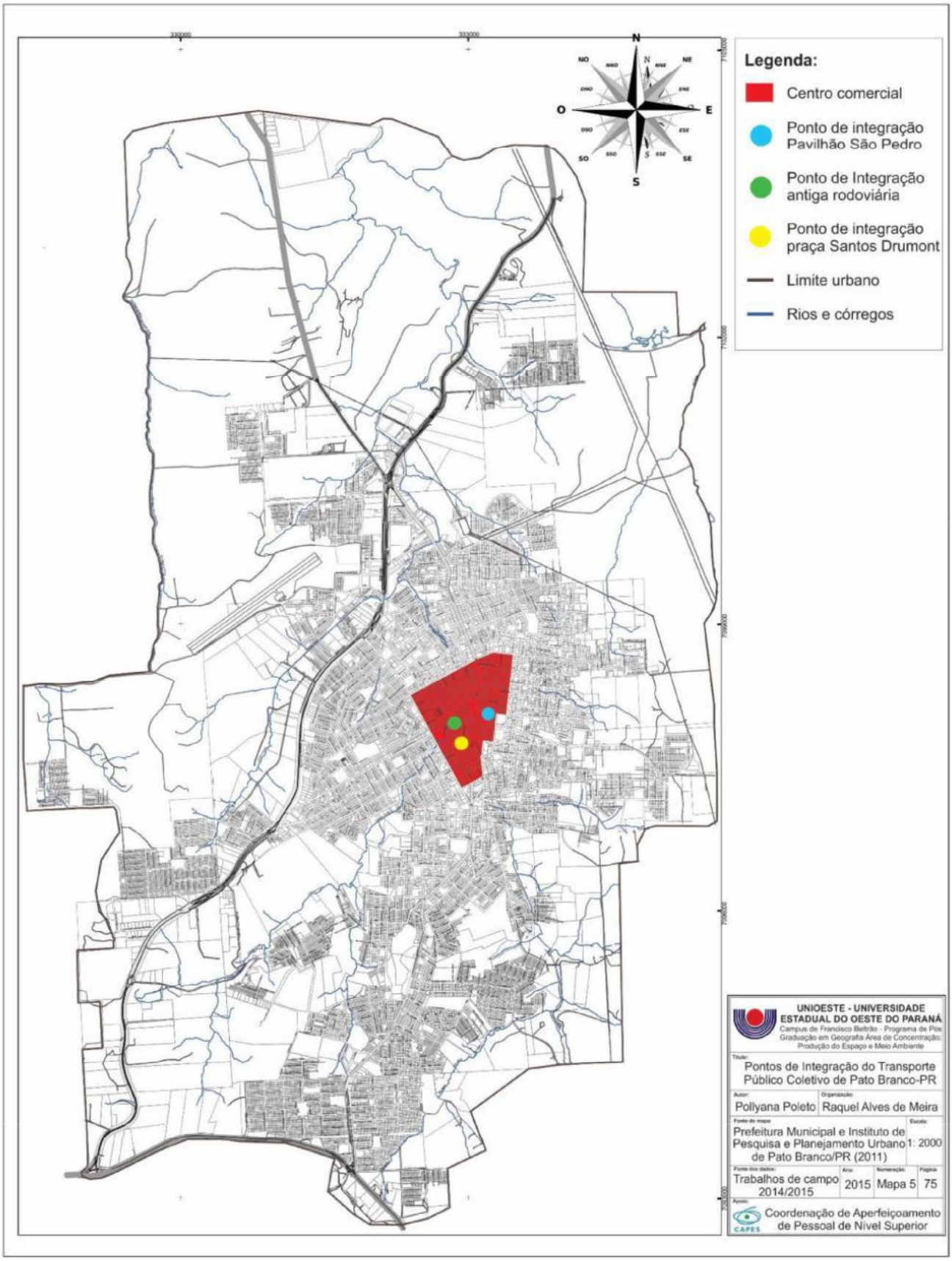
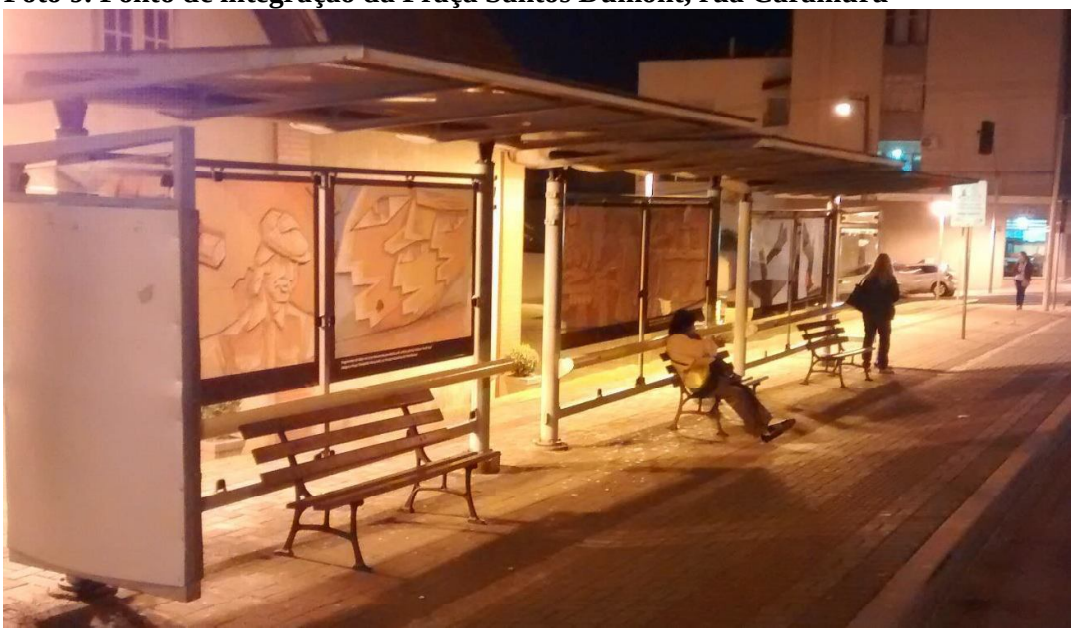

N
NO
NE
O
E
SO
SE
S
Legenda:
Centro comercial
Ponto de integração Pavilhão São Pedro
Ponto de Integração antiga rodoviária
Ponto de integração praça Santos Drumont
Limite urbano
Rios e córregos
UNIOESTE - UNIVERSIDADE ESTADUAL DO OESTE DO PARANÁ
Campus de Francisco Beltrão - Programa de Pós Graduação em Geografia Área de Concentração: Produção do Espaço e Meio Ambiente
Título:
Pontos de Integração do Transporte Público Coletivo de Pato Branco-PR
Autor:
Pollyana Poleto
Organização:
Raquel Alves de Meira
Fonte do mapa:
Prefeitura Municipal e Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Pato Branco/PR (2011)
Escala:
1: 2000
Fonte dos dados:
Trabalhos de campo 2014/2015
Ano:
2015
Numeração:
Mapa 5
Página:
75
Apoio:
Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior
CAPES

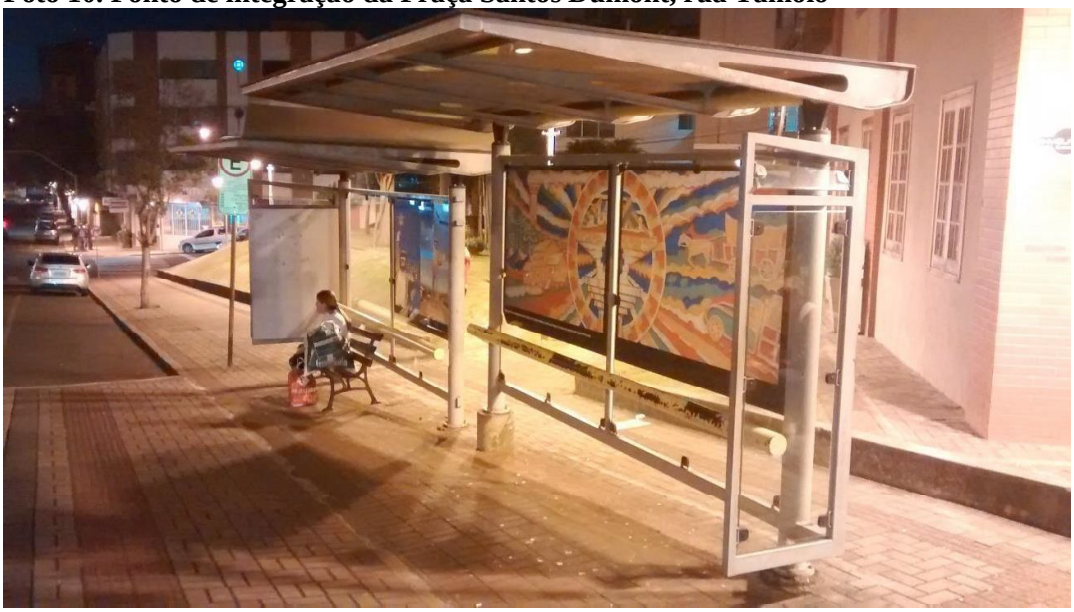
Foto 9. Ponto de integração da Praça Santos Dumont, rua Caramuru



Fonte: Trabalho de Campo, julho de 2015.

Autora: POLETTO, Pollyana

Foto 10. Ponto de integração da Praça Santos Dumont, rua Tamoio



Fonte: Trabalho de Campo, julho de 2015.

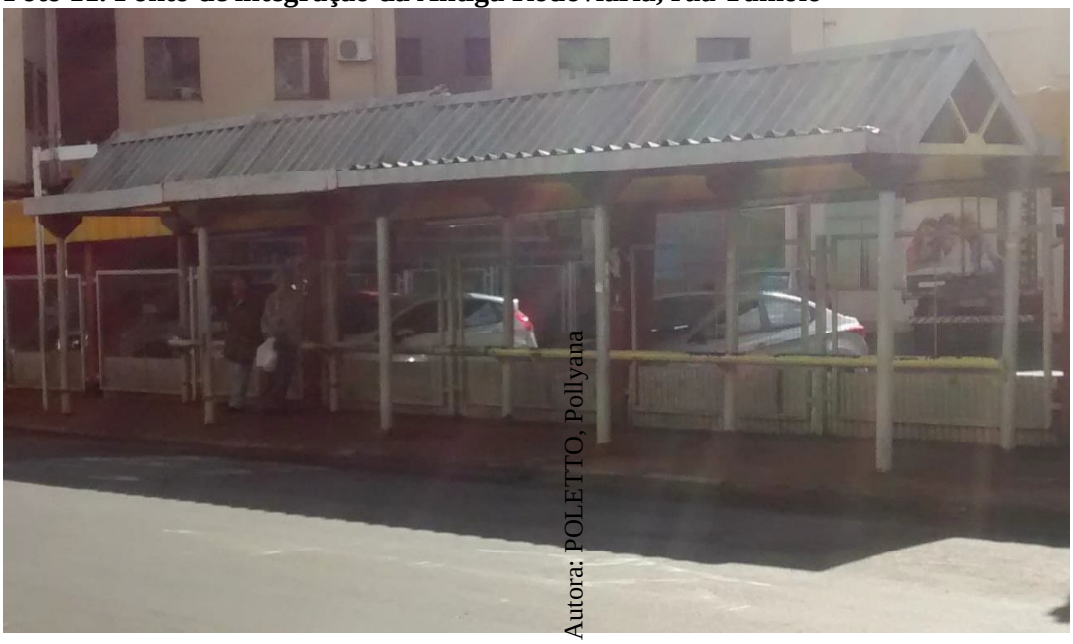
Autor: POLETTO, Pollyana

Vale ressaltar que, de todos os pontos pesquisados somente os da Praça Santos Dumont (Fotos 9 e 10) possuem bancos, proporcionando ao usuário um conforto durante a permanência nesses locais. Porém, esses bancos foram removidos da praça central da cidade e colocados ali pela própria população e não pelo Poder Público, que deveria assegurar melhores condições de permanência nos pontos de embarque/desembarque do TPC.

O ponto da Antiga Rodoviária possui características diferentes dos pontos acima citados, como podemos verificar na Foto 11. Ele é mais envelhecido e não possui a proteção

para chuva, além de estar enferrujado. É um dos poucos pontos localizados no centro que não está padronizado.

Foto 11. Ponto de integração da Antiga Rodoviária, rua Tamoio



Fonte: Trabalho de Campo, julho de 2015.

O último ponto de integração, localizado nas proximidades do Pavilhão São Pedro, segue o padrão de acrílico, com proteção contra a chuva, com teto e calçadas em boas condições e encosto, como pode ser observado na Foto 12.

Foto 12. Ponto de integração do Pavilhão São Pedro, rua Tocantins

Fonte: Trabalho de Campo, julho de 2015.

Para orientar os usuários sobre o sistema de integração, o Poder Público organizou seis quadros (um deles é o Quadro 1[10], apresentado a seguir), que estão disponibilizados no Site da Prefeitura Municipal, nos quais são informados as linhas, as possibilidades de interligação entre elas e os horários.

Com relação ao Quadro 1, destacamos que as informações não são apresentadas com clareza para os usuários do TPC, pois é difícil relacionar as possibilidades de integração com os horários de partida, considerando os respectivos destinos. Nem mesmo os funcionários da Empresa LP, quando questionados sobre os quadros de integração fornecidos pela prefeitura, demonstraram que não os consideram, já que os mesmos relataram que não se baseiam nesses dados e sim nos da própria empresa.

Além da falta de clareza nas informações presentes nos referidos quadros, os mesmos são disponibilizados apenas no site da Prefeitura, o que significa que parte significativa da população não tem conhecimento sobre seu direito à integração. Assim, é preciso diversificar a forma de repassar e divulgar as informações, não ficando restrita à internet.

Com relação ao número mensal de passageiros do sistema de TPC de Pato Branco, cabe informar que o mesmo é de em média 245.718 usuários, segundo dados do estudo técnico contratado pela Prefeitura Municipal em 2015. Ainda conforme tal estudo, os passageiros que usufruem do benefício de 50% de desconto no valor da tarifa "[...] representaram em média 13,8% ao ano do total de usuários do sistema" (PATO BRANCO, Estudo técnico, 2015).

[10] Os demais quadros podem ser consultados nos Anexos dessa Dissertação.

Quadro 1. Ponto de integração nº 1 - Praça Santos Dumont, rua Caramuru

PONTO DE INTEGRAÇÃO Nº 01 — PRAÇA SANTOS DUMONT

LINHA	HORÁRIOS DE PARTIDA			DESTINO
AV. TUPI - UTFPR / FADEP	05:40	06:20	07:00	Extensão Av. Tupi, Trevo da Patrola, Bairro Encruzilhada e Bairro Gralha Azul. **OBS: Horários em vemelho vão até no bairro Gralha Azul aos domingos e feriados.**
	07:40	08:20	09:00	
	09:40	10:20	11:00	
	11:40	12:20	13:00	
	13:40	14:20	15:00	
	15:40	16:20	17:00	
	17:40	18:20	19:00	
	19:40	20:20	21:00	
	21:40	22:20	23:15	
	23:40			
AV. TUPI - ALVORADA	06:40	08:00	09:20	Bairros: Cristo Rei, Sudoeste, Santo Antonio e Alvorada.
	10:40	12:00	13:20	
	14:40	16:00	17:20	
	18:40	20:00		
AV. TUPI - ALVORADA UTFPR / FADEP REFORÇO 05	06:05	07:20	08:40	Bairros: Cristo Rei, Sudoeste, Santo Antonio e Alvorada.
	10:00	11:20	12:40	
	14:00	15:20	16:40	
	18:00	19:20		
GRALHA AZUL	06:40	07:15	11:10	Extensão Av. Tupi, Bairro Alvorada e Bairro Gralha Azul.
	12:10	13:30	17:10	
	18:10	18:55		
NOVO HORIZONTE	08:05	09:05	10:05	Bairro Cristo Rei e Novo Horizonte.
	11:05	12:05	13:30	
	14:05	15:05	16:05	
	17:05	18:05	18:25	
SÃO VICENTE	12:10	18:10		Bairros São Vicentem, Bonato e Industrial.
SÃO CRISTÓVÃO	06:33	07:35	08:35	Extensão Av. Tupi, Bairro São Cristóvão.
	12:10	13:38	14:38	
	16:30	17:35	18:10	
	18:40			
SÃO ROQUE	07:10	07:55	08:10	Bairro Santa Terezinha, Pinheirinho, Jardim Floresta, São Roque e Morumbi. **Horários em vermelho destino até Bairro Vila Verde.**
	09:10	10:10	11:10	
	12:10	13:32	14:10	
	15:10	16:10	17:10	
	18:10	19:10		
VILA VERDE	06:05	07:07	12:08	Bairros Vila Verde, Jd Floresta, Santa Fé, Brasil, Pinheirinho e Santa Terezinha.
	18:10			

TRANSPORTE COLETIVO URBANO — DepaTran DEPARTAMENTO MUNICIPAL DE TRÂNSITO — PREFEITURA DE PATO BRANCO

Fonte: PATO BRANCO. Secretaria Engenharia, obras e serviços. **Tabela Pontos de Integração**, 2015.

Nos Quadros 2, 3, 4 e 5, é possível observar a quantidade mensal de usuários dos anos 2011, 2012, 2013 e 2014, bem como o número de beneficiários estudantes, com suas respectivas porcentagens.

Quadro 2. Histórico de passageiros de 2011

	Passageiros		
2011	Integral	Estudantes	Total
Janeiro			
Fevereiro			
Março			
Abril	198.374	61.860	260.234
Maio	216.083	68.867	284.950
Junho	188.338	58.009	246.347
Julho	196.220	17.206	213.426
Agosto	212.845	63.562	276.407
Setembro	201.532	61.104	262.636
Outubro	200.852	55.975	256.827
Novembro	200.282	51.960	252.242
Dezembro	200.666	17.406	218.072
Total	1.815.192	455.949	2.271.141
% Total	79,9%	20,1%	100,0%

Quadro 3. Histórico de passageiros de 2012

	Passageiros		
2012	Integral	Estudantes	Total
Janeiro	189.799	269	190.068
Fevereiro	190.670	14.969	205.639
Março	220.561	62.921	283.482
Abril	212.268	50.621	262.889
Maio	218.674	51.049	269.723
Junho	200.702	15.983	216.685
Julho	203.635	5.426	209.061
Agosto	221.197	18.862	240.059
Setembro	197.758	33.204	230.962
Outubro	219.093	49.567	268.660
Novembro	218.838	35.872	254.710
Dezembro	186.854	26.410	213.264
Total	2.480.049	365.153	2.845.202
% Total	87,2%	12,8%	100,0%

Quadro 4. Histórico de passageiros de 2013

	Passageiros		
2013	Integral	Estudantes	Total
Janeiro	185.089	15.328	200.417
Fevereiro	198.744	26.777	225.521
Março	211.323	41.481	252.804
Abril	227.507	43.476	270.983
Maio	221.596	33.921	255.517
Junho	209.906	47.421	257.327
Julho	230.887	24.580	255.467
Agosto	229.764	44.552	274.316
Setembro	214.130	34.062	248.192
Outubro	238.625	43.610	282.235
Novembro	216.044	44.281	260.325
Dezembro	199.813	26.002	225.815
Total	2.583.428	425.491	3.008.919
% Total	85,9%	14,1%	100,0%

Quadro 5. Histórico de passageiros de 2014

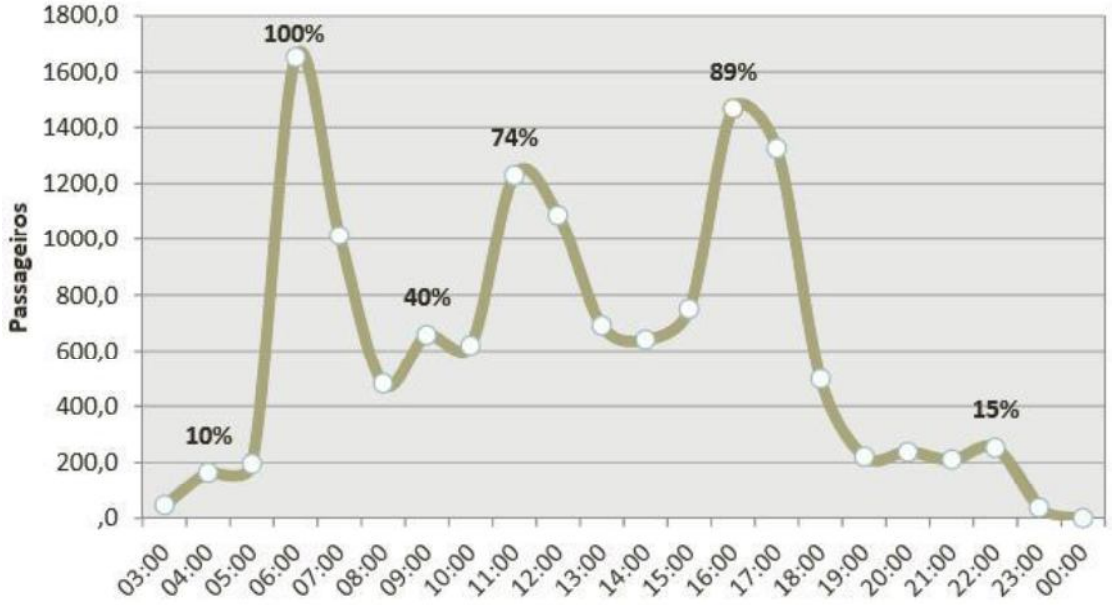
	Passageiros		
2014	Integral	Estudantes	Total
Janeiro	199.368	15.328	214.696
Fevereiro	210.881	35.361	246.242
Março	215.435	30.801	246.236
Abril	210.923	46.526	257.449
Maio	218.343	50.360	268.703
Junho	191.316	21.692	213.008
Julho	216.533	31.051	247.584
Agosto	216.044	34.968	251.012
Setembro	213.584	49.712	263.296
Outubro	226.033	47.523	273.556
Novembro			
Dezembro			
Total	2.118.460	363.322	2.481.782
% Total	85,4%	14,6%	100,0%

Fonte: Estudo Técnico e Projeto Básico do Transporte Coletivo em Pato Branco. Elaboração: LOGITRANS – Logística, Engenharia e Transportes Ltda. Pato Branco. Abril, 2015.

Com esses dados, podemos verificar que, do ano de 2011 para o ano de 2012, o número total de usuários do TPC aumentou em 21%; no ano seguinte, houve um aumento de 6%; e, em 2014, uma queda de 18%.

A porcentagem de estudantes também decresceu em relação ao número total de usuários: em 2011, era de 20% dos passageiros e, em 2014, 14,6%. Outro dado relevante é a quantidade de usuários do TPC por hora do dia, conforme retratado no Gráfico 1.

Gráfico 1. Perfil da demanda em dias úteis



Fonte: Estudo Técnico e Projeto Básico do Transporte Coletivo em Pato Branco. Elaboração: LOGITRANS – Logística, Engenharia e Transportes Ltda. Pato Branco. Abril, 2015.

Com base no Gráfico 1, constatamos que os horários com maior pico são aqueles entre 6:00 e 7:00 horas da manhã (aproximadamente 1.600 passageiros), entre 11:00 e 13:00 horas (cerca de 1.200 passageiros) e entre 16:00 e 18:00 horas (cerca de 1.500 passageiros).

De modo geral, podemos afirmar que houve inúmeras melhorias no TPC de Pato Branco, com o passar dos anos. É claro que o sistema ainda precisa ser aprimorado, ajustado; porém, se compararmos as condições do TPC de Pato Branco com as de algumas cidades do mesmo porte, perceberemos os avanços nesse serviço. Segundo Simone Vezaro (2015), gerente/proprietária da Empresa LP, essas melhorias, além de beneficiar a população e facilitar a administração das empresas, serviram para a obtenção da certificação da ABNT, a NBR ISO 9001.

Segundo Simone (2015), para a obtenção dessa certificação a empresa deve cumprir vários requisitos, tais como: a organização do local de trabalho, com salas específicas para o monitoramento da frota, sala para a administração, sala para realização de palestras e reuniões semanais com os funcionários, depósito para a oficina (com identificação em cada material), instalação de GPS em todos os ônibus, implementação de um sistema digital para interligar todos os setores da empresa.

A manutenção diária dos ônibus também é uma exigência da ISO 9001, o que garante maior segurança aos usuários. As revisões seguem dois critérios, a revisão corretiva (a fim de corrigir possíveis problemas), e a revisão preventiva (a fim de evitar possíveis danos) (SIMONE, 2015). Através do sistema digital que interliga todos os setores da empresa, quando

o ônibus entra na garagem o motorista precisa comunicar possíveis problemas, e assim, o mesmo será encaminhado para a oficina, para os devidos reparos; quando não há irregularidades perceptíveis ao motorista, o ônibus passa por uma revisão preventiva. Após sair da oficina, o ônibus passa pelos procedimentos de limpeza (lavagem externa e higienização na parte interna), que também ocorrem diariamente (SIMONE, 2015).

Além dos citados, Simone (2015) informa que outros procedimentos, mesmo não sendo visíveis aos usuários, fazem toda a diferença na qualidade dos serviços ofertados, como, por exemplo, os treinamentos mensais realizados com os motoristas e colaboradores, que são oferecidos pelo SESC/SENAI, e tratam de temas como: condução defensiva, condução econômica, cuidado com os usuários, entre outros. Também são realizadas reuniões mensais com os funcionários da Comissão Interna de Prevenção de Acidentes (CIPA) para discutir assuntos de saúde, problemas do dia-a-dia na empresa, possíveis problemas mecânicos, desentendimentos, orientações etc. Após essas reuniões, se constatada a necessidade de intervenção do órgão gestor DEPATRAN, são elaborados e encaminhados ofícios com as devidas solicitações (SIMONE, 2015).

Segundo Simone (2015), essas reuniões e treinamentos são importantes para a identificação de possíveis problemas antes que eles surjam, além de integrar os funcionários da empresa, criando um clima ameno para o trabalho. Além dos investimentos no interior da empresa, outros que beneficiam os usuários foram implantados, como a instalação de "[...] câmeras de segurança nos ônibus, bilhetagem eletrônica, telemetria, e o próximo investimento é relacionado a um aplicativo para celular [...]" (SIMONE, 2015). Por meio desse aplicativo, os usuários podem acessar, nos seus celulares, as informações instantâneas sobre as linhas, já que as mesmas são capturadas por meio dos GPS, instalados nos ônibus.

As informações do GPS já são passíveis de serem acessadas pelos usuários, sendo necessário que estes liguem para um número de telefone 0800 disponibilizado pela empresa. Há uma equipe que monitora continuamente os percursos realizados pelos ônibus, que é treinada para repassar informações solicitadas pelo usuário sobre a localização e o horário que determinado veículo chegará ao ponto de embarque/desembarque.

Simone (2015) demonstra preocupação com a qualidade dos serviços ofertados e relata que todos as melhorias descritas acima foram realizadas a fim de fortalecer o TPC na cidade, pois, quando se observa esse serviço em outras cidades, é possível verificar que "O transporte público no país está em decadência, houve prioridade para o transporte individual não para o transporte público". Ela destaca que tanto para seus negócios, como para os usuários e para a população em geral, isso é ruim, pois, como verificado nas ruas do centro de Pato Branco, a

quantidade de carros impossibilita a fluidez do trânsito em determinados horários do dia. Ela é enfática ao afirmar que:

> [...] a gente sempre procurou buscar informações que beneficiassem a população. Nós quebramos um paradigma com a LP, de que não é o que parece na televisão, em que o transporte serve para você ganhar dinheiro apenas. A gente quer que a cidade cresça e que o transporte também cresça (SIMONE, 2015).

Ela defende uma visão inovadora, que articula o crescimento da cidade com o desenvolvimento do TPC, mas adverte que para isso ocorrer é preciso que os governantes atuem em conjunto com as empresas que oferecem esse serviço. As informações citadas foram fornecidas pela gerente-proprietária da empresa LP, quando da realização da entrevista. O representante da empresa Transangelo também teve a oportunidade de explanar sobre as melhorias ocorridas no decorrer dos 20 anos de oferta do serviço e sobre sua visão a respeito do TPC na cidade; entretanto, o seu proprietário, Darcy Vezzaro, não se manifestou sobre esses assuntos.

É perceptível a diferença entre o discurso da proprietária da empresa LP e o do proprietário da empresa Transangelo. Vale ressaltar, também, que há disparidades no que diz respeito à estrutura física e tecnológica da Empresa LP e a da Empresa Transangelo.

Na sequência, apresentamos fotos dos ônibus das duas empresas. Na Foto 13, o destaque é para o ônibus da empresa LP, de cor cinza, com painel eletrônico para informações sobre as linhas, logo da empresa na lateral, número do carro e identificação de acessibilidade a cadeirantes.

Na Foto 14, podemos observar o veículo da Empresa Transangelo, de cor azul, com indicação das linhas no painel analógico, número do carro e logo na lateral.

Com suas particularidades, as empresas oferecem o serviço de acordo com as exigências do Poder Público, que define, através do DEPATRAN, a quantidade de linhas, os percursos e horários, a quantidade de ônibus adaptados, as possibilidades de integração, a determinação dos pontos de integração etc.

Foto 13. Ônibus da Empresa LP Transportes, carro nº 09051

Fonte: <http://onibusbrasil.com/empresa/transportes-coletivos-lp/> Acesso em: 23 nov. 2014.

Foto 14. Ônibus da Empresa Transangelo, carro nº 2022

Fonte: <http://onibusbrasil.com/empresa/trans-angelo/2022/> Acesso em: 23 nov 2014

O problema é que não há uma adequada interação entre empresas/usuários/Poder Público. Os responsáveis por solucionar as demandas que surgem, dizem não saber dos problemas enfrentados pelos usuários, e esses últimos, muitas vezes, não sabem a quem recorrer quando é necessário reivindicar algo. Por isso, defendemos um contato **direto** do Poder Público com os usuários, por meio da realização de entrevistas, conversas, audiências, reuniões, pesquisas, bem como a disponibilização de um número de telefone específico para receber as reivindicações. Com essas medidas seria possível avaliar o sistema de TPC periodicamente, identificar as demandas e, assim, implementar as melhorias necessárias.

Com o objetivo de realizar uma análise do TPC a partir da visão da população, realizamos entrevistas com usuários e não usuários desse sistema, por meio das quais obtivemos as concepções que serão descritas no Capítulo 3. As informações retratadas a seguir enfatizam os problemas vivenciados no cotidiano da população em geral.