

3. A CONCEPÇÃO DOS USUÁRIOS E NÃO-USUÁRIO DO TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Nosso principal objetivo, neste capítulo, é apresentar o sistema de TPC de Pato Branco com base nos depoimentos dos usuários e não usuários, obtidos através de entrevistas. Essas informações nos permitiram verificar como é ofertado o serviço de TPC nas diversas áreas da cidade. Para isso, levamos em consideração as condições infraestruturais dos pontos de embarque/desembarque, a qualidade dos veículos, a pontualidade, a segurança, a integração, a eficácia do serviço, a acessibilidade e outros aspectos citados pelos entrevistados.

Para a estruturação do roteiro de entrevista, nos pautamos no estudo desenvolvido por Pereira (2006). Dessa forma, o primeiro passo foi estabelecer os perfis dos entrevistados. Nesse sentido, elencamos quatro variáveis, levando em consideração a idade, a profissão, o gênero e a área de residência. Com isso, buscamos definir uma amostra que abrangesse e representasse a diversidade existente na sociedade.

A partir dessas variáveis elaboramos um quadro (Quadro 6), com os perfis dos entrevistados, quais sejam: Idoso, Estudante, Dona de casa, Trabalhador (homem), Trabalhadora (mulher), Desempregado e Deficiente Físico. Para cada um desses perfis, foram entrevistadas duas pessoas, diferenciadas pelo gênero e área de residência.

A variável que leva em consideração o gênero foi definida para que pudéssemos analisar se realmente essa característica influencia na quantidade/qualidade dos deslocamentos no espaço urbano. Isso porque, ainda não há uma equivalência plena entre homens e mulheres na sociedade, pois algumas atribuições direcionam-se mais às mulheres do que aos homens como, por exemplo, serviços domésticos e cuidados com os filhos.

Ao elencarmos a variável local de residência, a intenção foi verificar se os diversos segmentos que residem tanto na periferia, quanto nas áreas adjacentes ao centro possuem igualdade no acesso à cidade. Nesse sentido, as condições infraestruturais dos pontos, a quantidade de linhas, horários, entre outros aspectos foram analisados em cada área, dependendo da quantidade/qualidade, podem minimizar ou ampliar o acesso ao TPC.

No quadro abaixo informamos o bairro e Área de residência dos entrevistados. No Mapa 6 podemos identificar cada bairro e a distância deste em relação ao centro principal. Com relação ao meio de deslocamento especificado, trata-se do **principal** meio de deslocamento, isso não significa que o entrevistado utilize **apenas** esse meio de transporte.

Quadro 6. Perfil dos entrevistados - (usuários e não usuários do Transporte Público Coletivo)

Nome	Idade	Renda mensal	Meio de deslocamento	Bairro de residência	Área de residência
Arlindo	80	1 1/2 salário	Carro particular	Santa Terezinha	Central
Maria	61	1 salário	Transp. Público	Paulo Afonso	Periferia
Júlia	15	–	Transp. Público	Santa Terezinha	Central
Pablo	23	–	Carro particular	Parque do Som	Periferia
Therezinha	63	1 salário	Transp. Público	Santa Terezinha	Central
Solange	47	2 1/2 salários	Transp. Público	São Francisco	Periferia
Vinicius	25	5 salários	Carro particular	Trevo Guarani	Central
Juventino	52	2 salários	Bicicleta	São Francisco	Periferia
Rita	33	2 salários	Transp. Público	Sambugaro	Central
Sueli	46	3 salários	Transp. Público	São Roque	Periferia
Maristela	32	–	Transp. Público	São João	Periferia
Sírio	59	–	Transp. Público	Planalto	Periferia
Eloir	38	3 salários	Carro particular	Bonato	Central
Emanuele	29	3 salários	Carro particular	Gralha Azul	Periferia

Fonte: Trabalho de Campo, 2015. Org.: POLETO, Pollyana.

Com a delimitação dos 7 perfis (dois entrevistados por perfil), foram realizadas 14 entrevistas, com 6 homens e 8 mulheres, já que na categoria dona de casa, não foi encontrado nenhum homem.

As entrevistas foram realizadas entre 06 de maio de 2015 e 18 de junho de 2015. Com base nas informações obtidas nas entrevistas, estruturamos o Quadro 8, relacionando os motivos dos principais deslocamentos realizados por cada um dos entrevistados.

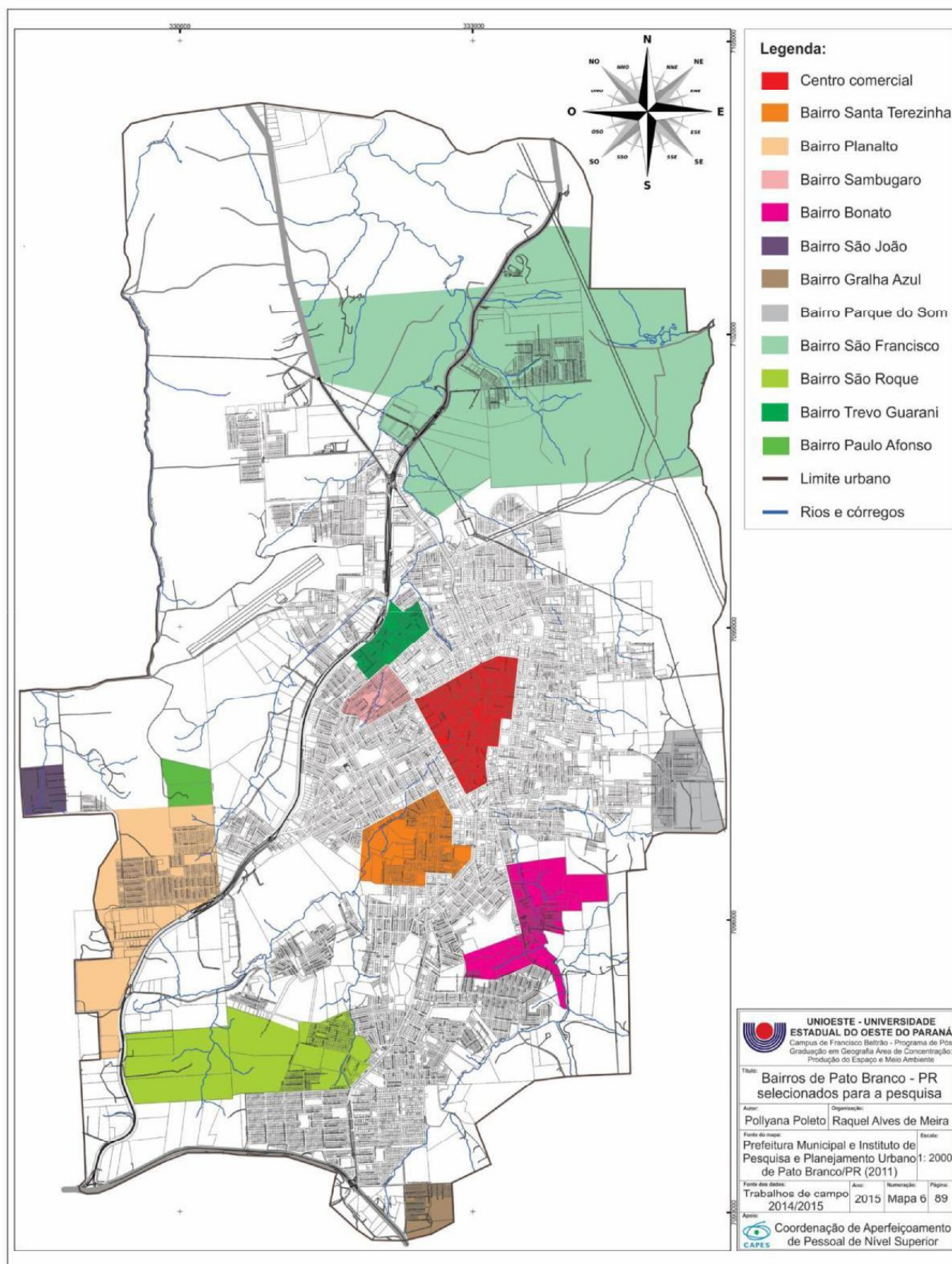
Quadro 7. Principais motivos de deslocamentos dos entrevistados

Nome – Ocupação	Motivo do principal deslocamento	Data da entrevista
Arlindo - Aposentado	Médico, Banco e Mercado	17/jun
Maria - Aposentada	Médico, Banco e compras	29/mai
Júlia - Estudante	Escola	11/mai
Pablo - Estudante	Faculdade e Trabalho	15/jun
Therezinha - Dona de Casa	Cuidar do neto	15/mai
Solange - Dona de Casa	Médico, Banco e Compras	22/mai
Vinícius - Trabalhador	, Banco, Faculdade, Trabalho e Compras	18/jun
Juventino - Trabalhador	Médico, Banco, Trabalho, Compras e Lazer	08/jun
Rita - Trabalhadora	Trabalho	08/jun
Sueli - Trabalhadora	Trabalho e Lazer	06/mai
Maristela - Desempregada	Médico e Banco	08/jun
Sírio - Desempregado	Médico, Banco e Compras	13/mai
Eloir - Deficiente	Médico, Banco e Compras	20/mai
Emanuele - Deficiente	Médico, Banco, Trabalho, Compras e Lazer	09/jun

Fonte: Trabalho de Campo, 2015. **Org.:** POLETTTO, Pollyana.

Os 14 entrevistados residem em 10 bairros, isso significa que o local de residência de alguns dos entrevistados se repete, sendo 4 próximos à área central e 6 em áreas mais distantes. Os bairros centrais são: Bonato, Sambugaro, Santa Terezinha e Trevo Guarani; os periféricos são: Gralha Azul, Planalto, Parque do Som, São Francisco, São Roque e São João. Todos eles podem ser visualizados no Mapa 6.

A seleção dos entrevistados foi realizada aleatoriamente nos próprios bairros. Primeiramente, pré-selecionamos algumas residências e ao dialogar com o morador explicamos o objetivo da pesquisa, procurando por meio da conversa identificar se o mesmo se encaixava no perfil que havíamos definido. Caso não tivesse o perfil desejado, estabelecíamos uma conversa informal, buscando indagar a respeito da preferência pelo meio de transporte utilizado por ele, bem como as vantagens e desvantagens e sobre a utilização de outro meio de transporte (essas informações “extras” não estão no texto, todavia serviram de apoio para o estudo sobre o TPC).



Como o próprio título deste capítulo expressa, nem todos os entrevistados são usuários do TPC. Do total de 14, 9 fazem uso preferencialmente do TPC e 5 relataram utilizar o carro particular ou a bicicleta. O principal motivo para a não utilização do TPC é a não compatibilidade de tempo e percurso.

Os entrevistados foram agrupados por categorias e serão apresentados na seguinte ordem: Idosos, Estudantes, Donas de Casa, Trabalhadores (homem), Trabalhadoras (mulher), Desempregados e Deficientes Físicos. A percepção de cada um deles será exposta a seguir.

3.1 Idosos

A entrevista com os dois idosos foi fundamental para percebermos as adversidades em seus deslocamentos diários, agravadas ainda mais pela idade avançada e pelas dificuldades de locomoção que a mesma acarreta. Procuraremos evidenciar as particularidades citadas pelos idosos, Arlindo, de 80 anos, e Maria, de 61 anos.

O depoimento de Arlindo chamou atenção, pois, independentemente da idade avançada (80 anos) ele tem disposição para percorrer a cidade quando precisa suprir suas necessidades. Logo no início da entrevista, ele esclarece: “Eu tenho coragem pra andar de lotação, mas meus filhos não me deixam” (ARLINDO, 2015). Devido às dificuldades de locomoção, seus filhos preferem que ele não utilize o TPC, pois o simples fato de subir e descer do TPC gera transtornos.

Segundo sua filha, “É complicado deixar o pai sair sozinho, porque ele precisa de ajuda pra subir no ônibus, e o motorista e o cobrador não costumam ajudar” (BERNADETE, 2015). A opção encontrada por eles foi conduzir Arlindo em automóvel particular. Filhos e netos o levam para onde for necessário, mas ele considera a situação de dependência desagradável. Como ele mesmo ressalta, “Fico dependendo dos filho e neto pra sair. É muito triste não ter liberdade” (ARLINDO, 2015).

A residência do Idoso fica nas proximidades do centro, no bairro Santa Terezinha (Mapa 5). A distância é curta podendo ser percorrida a pé, mas Arlindo, quando ainda podia se deslocar sem o auxílio dos filhos, preferia utilizar o TPC.

O ponto de embarque/desembarque mais próximo de sua residência fica a três quadras. Os pontos que se encontram nessa avenida são padronizados, possuindo teto, proteção de acrílico nas laterais e na parte de trás (contra a chuva), além de encosto, calçadas em boas condições e obras de arte estampadas nas proteções de acrílico, como podemos observar na Foto 15. Nos relatos, os entrevistados ressaltaram que essas condições existentes no referido ponto não são encontradas em outras áreas da cidade.

Foto 15. Ponto de embarque/desembarque do bairro Santa Terezinha, avenida Tupi



Fonte: Trabalho de campo, junho, 2015.

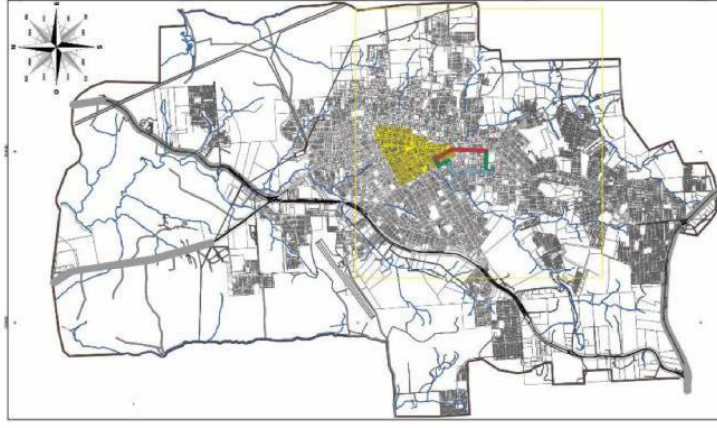
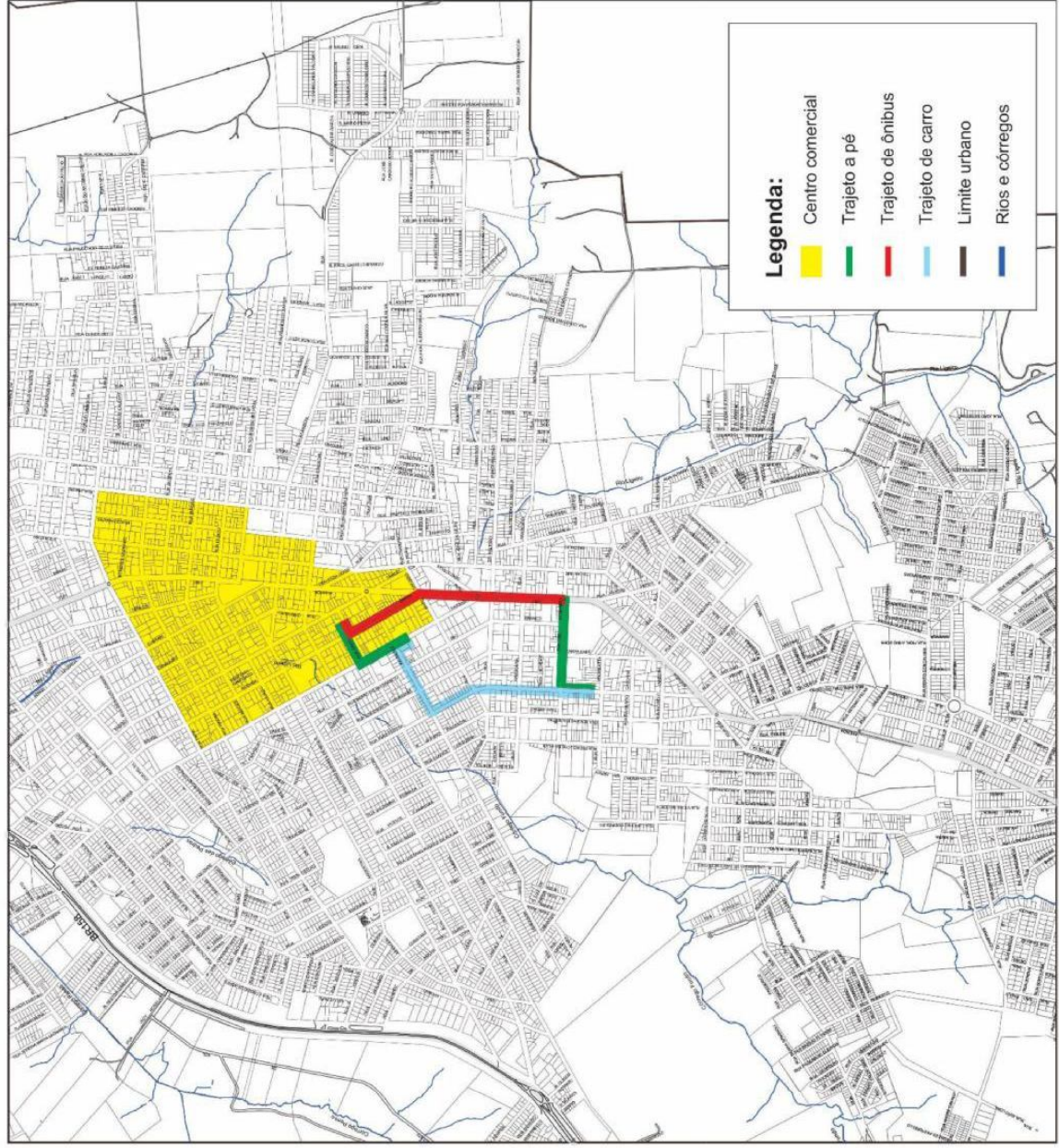
Autora: POLETTTO, Pollyana

Como Arlindo não faz mais uso do TPC, seus relatos baseiam-se nas últimas vezes que fez uso do mesmo, em 2014. Segundo o idoso, a duração do percurso do embarque até o desembarque durava cerca de dez minutos, tempo que ele considera “ideal” para o trajeto.

Geralmente, ele usava o TPC para ir ao médico, ao banco e ao mercado. Quando necessitava ir ao posto de saúde, Arlindo, após desembarcar, precisava caminhar duas quadras, até chegar ao destino (Mapa 7).

No Mapa 7, é possível observar, em verde, o percurso realizado a pé da sua casa até o ponto e depois do ponto até o posto de saúde; em vermelho, o percurso realizado, de lotação, do ponto próximo à casa de Arlindo até o ponto próximo ao posto de saúde; e, em azul, o deslocamento de sua residência até o posto de saúde por meio de automóvel particular.

Vale ressaltar que no Mapa 7 está representado apenas o trajeto que Arlindo realiza para ir ao médico, por meio do TPC. Os demais deslocamentos (para ir ao mercado, ao banco e às compras) não estão especificados devido à poluição visual que causaria no mapa.



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: Trajeto a pé/ de ônibus/ de carro do Idoso Arlindo

Autor: Pollyana Poletto

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 07

Página: 92

Apoio: Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior

A principal reclamação de Arlindo sobre o TPC, é que, a partir das 16 horas, os ônibus que saem do centro em direção à Zona Sul da cidade e passam por seu bairro sempre estão lotados. Outra reclamação é que os assentos destinados aos idosos são insuficientes. Entendemos que a situação de superlotação dos ônibus pode ser revista pelas empresas; já a quantidade de bancos destinados aos idosos condiz com o que determina a Lei, o que desobriga as empresas de destinarem mais bancos para esse segmento. Nesse sentido, as pessoas mais jovens devem ter a iniciativa de ceder lugar aos idosos, num gesto de respeito e cidadania. Todavia, Arlindo ressalta que não há esse respeito com os idosos, pois quando têm pessoas ocupando os assentos destinados a eles, as mesmas não cedem o lugar e mesmo assim não há interferência dos funcionários da empresa (ARLINDO, 2015).

Contudo, não foi a superlotação que fez com que Arlindo deixasse de utilizar o TPC, mas o fato de encontrar dificuldades para subir e descer dos ônibus. Se houvesse outra forma que não necessitasse o uso das escadas, facilitaria a locomoção de inúmeros idosos. Em Pato Branco, os elevadores dos ônibus adaptados são destinados exclusivamente para os portadores de deficiência física, não beneficiando, por exemplo, os idosos.

Certamente, a destinação dos elevadores dos ônibus adaptados também para pessoas com dificuldades de locomoção, como os idosos, possibilitaria a esse segmento uma maior acessibilidade ao TPC, garantindo a sua utilização com mais autonomia.

Outra sugestão dada pela filha de Arlindo é a concessão do passe livre para os acompanhantes dos idosos, pois assim, eles poderiam auxiliá-los durante o percurso. Segundo ela, “Se tivesse gratuidade para os acompanhantes dos idosos, facilitaria, porque nós podia acompanhar o pai, ajudar subir e descer da lotação” (BERNANDETE, 2015). A sugestão é pertinente e merece ser avaliada pelo Poder Público, no sentido de verificar sua viabilidade.

No caso de Arlindo, os seus problemas foram resolvidos de modo individual, devido à condição e disponibilidade de seus filhos e netos para transportá-lo. Entretanto, nem todos os idosos têm essa possibilidade. Esse é o caso de Dona Maria, residente no bairro Paulo Afonso (Mapa 6). Dona Maria tem 61 anos de idade e mora com seu marido e sua mãe; ela não tem filhos para transportá-la e não possui carro particular. Assim, quando necessita deslocar-se para as diversas áreas da cidade, precisa utilizar o TPC.

Geralmente, Dona Maria precisa ir ao centro da cidade três vezes por semana, mas em algumas ocasiões, precisa ir todos os dias. Apesar de residir nas proximidades do subcentro do bairro Planalto (Mapa 3), Dona Maria e seu marido preferem ir ao centro principal para consultar com médicos e dentistas, ir ao banco, à farmácia e fazer compras (MARIA, 2015).

O trajeto realizado por Dona Maria está destacado no Mapa 8 abaixo, no qual é possível observar a distância percorrida a pé de sua casa até o ponto localizado no bairro vizinho e também o percurso realizado por meio do TPC até o centro principal.

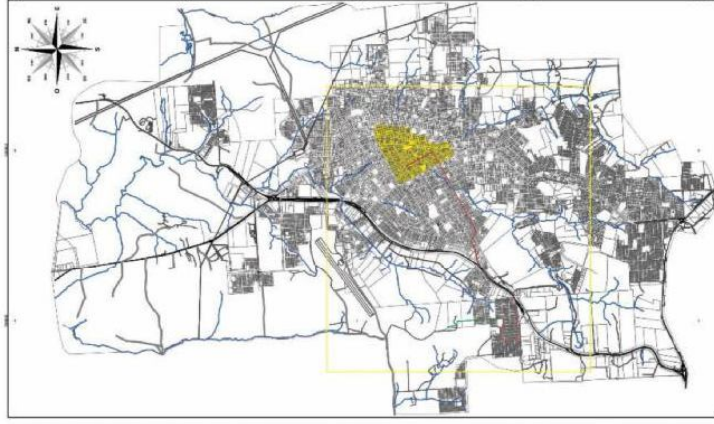
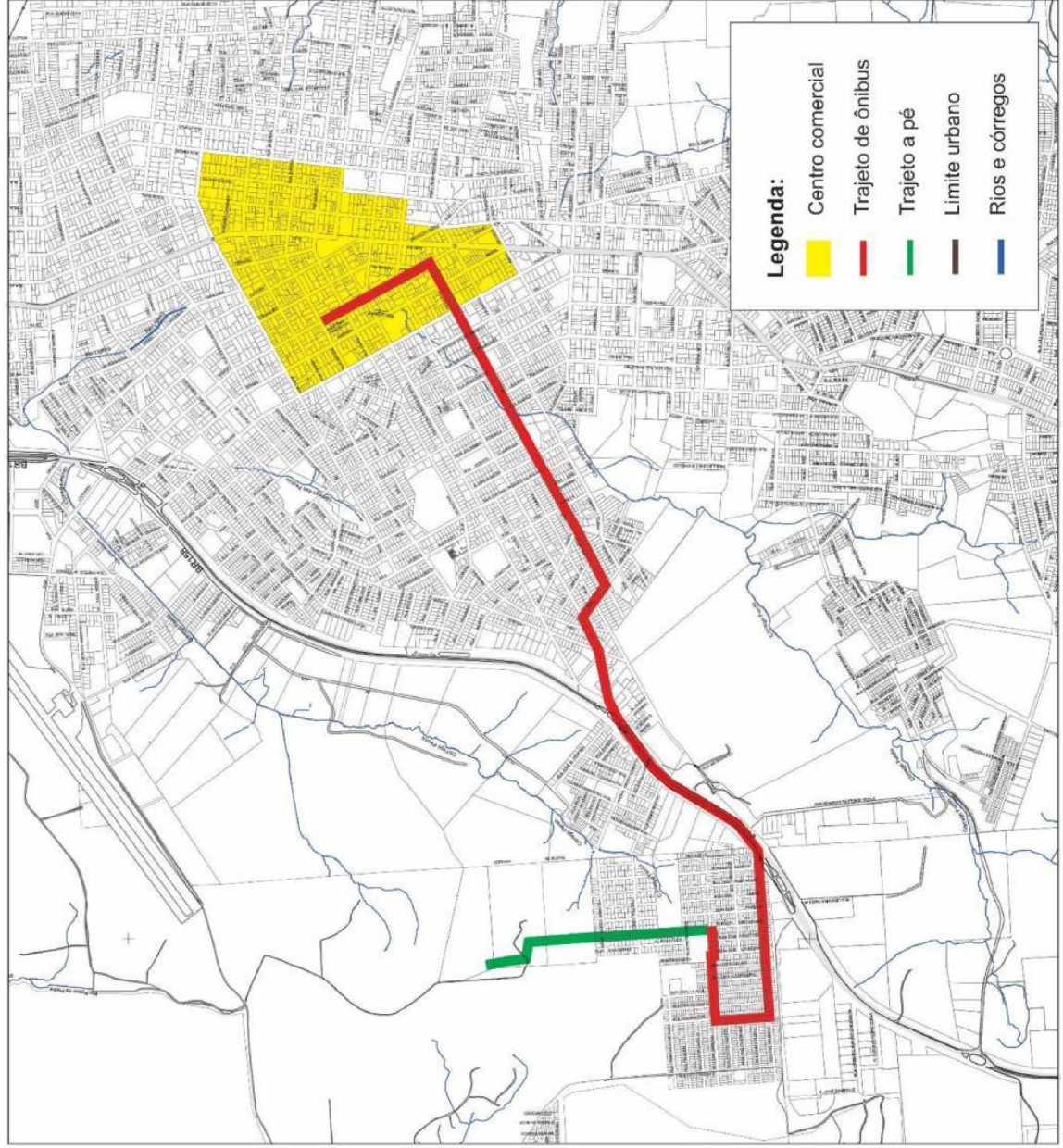
Ela tem que caminhar dez quadras até o bairro vizinho para ter acesso ao TPC, porque não há pontos de embarque/desembarque no bairro em que reside. Dona Maria destaca: “[...] isso porque eu moro no meio do bairro Paulo Afonso, mas quem mora nas últimas ruas, anda ainda mais” (MARIA, 2015).

Devemos lembrar que no PlanMob (livro do Ministério das Cidades) se considera que o deslocamento médio ideal para o usuário acessar os pontos de embarque/desembarque deve ser de no máximo 500 metros (BRASIL, 2015). Assim como a Dona Maria, outros entrevistados relataram que caminham muito mais do que 500 metros para chegar aos pontos de embarque/desembarque, o que demonstra que as linhas de TPC ofertadas não abrangem a totalidade da área urbana de Pato Branco.

Dona Maria caminha uma distância significativa até o ponto de embarque/desembarque, e como não há assentos no mesmo, ela tem que esperar pelo ônibus em pé. Vale ressaltar que, na cidade estudada, todos os pontos de embarque/desembarque não são projetados com assentos. Fica evidente a diferença entre a infraestrutura dos pontos localizados na Avenida Tupi e a dos bairros mais periféricos. Nestes não há padronização e os pontos possuem apenas cobertura e calçadas, nem sempre em boas condições, como podemos observar na Foto 16. Dona Maria faz o seguinte relato: “Aqui, em Pato Branco, eu não vi banco nos pontos em lugar nenhum,¹¹ só o teto mesmo” (MARIA, 2015). Ela destaca que, com os bancos, pessoas idosas como ela poderiam descansar sentadas e com mais conforto.

Quando nos referimos ao valor da tarifa do TPC, Dona Maria relata que por ser idosa, faz uso da gratuidade, mas, de qualquer forma, considera o valor de R\$2,60 muito alto. Segundo ela, “Eu acho caro, porque quando eu andava lá em Curitiba, eu pegava três lotação com um valor só e era o mesmo valor que nós pagamo aqui. Aqui se nós for descer pro centro e de lá ir pra otro lugar, paga também” (MARIA, 2015). Esse último relato é provocativo, pois, além de destacar que o valor da tarifa é alto, demonstra que parte da população não se beneficia da integração, seja por não conhecê-la, por não saber como utilizá-la, ou pelo simples fato de a mesma não funcionar adequadamente.

¹¹ Esse comentário foi feito pela entrevistada e transcrito de forma literal, representa a ideia e visão dela sobre o TPC.



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

UNIOESTE

Título: Trajeto a pé e de ônibus da Idosa Maria

Autor: Pollyana Poletto

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 08

Página: 95

Apoio: Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior

UNIOESTE

Foto 16. Ponto de embarque/desembarque do bairro Planalto, rua das Garças



Fonte: Trabalho de campo, julho de 2015.

Para termos maior conhecimento sobre o acesso à informação a respeito da integração por parte da população, devemos analisar as demais entrevistas que disponibilizaremos a seguir. Mas já podemos concluir que, pelo menos, uma parte da população não tem conhecimento sobre como utilizá-la, conforme relatos de Dona Maria.

Além disso, Dona Maria sugere que todos os ônibus tenham uma terceira porta, entre a porta da frente e a de trás, para facilitar o embarque e desembarque. Segundo ela, nos ônibus com apenas duas portas, é necessário percorrer todo o interior do veículo, o que se torna um transtorno, principalmente nos horários de pico quando a lotação está cheia. Em suas palavras:

“Uma coisa ruim é que os ônibus não têm aquela porta no meio, eles só têm aquela porta lá trás, fica difícil de nós idoso, ou mulher com bebê, que tem que passa por todo mundo, para descer” (MARIA, 2015).

Realmente, se todos os ônibus tivessem a terceira porta a comodidade dos passageiros seria maior. Todavia, sabemos que, geralmente, as empresas visam a redução de custos, e não a comodidade dos passageiros.

Tanto os relatos de Arlindo como os de Maria, trazem à tona problemas enfrentados na utilização do TPC como a superlotação, a falta de oferta de linhas e/ou pontos de embarque/desembarque em determinados bairros, a não disponibilização de assentos nos pontos e a ausência de uma terceira porta de acesso nos ônibus. Maior que esses problemas, porém, é

a resignação dos idosos diante das dificuldades encontradas no TPC, pois por acreditarem que estão “ganhando” a passagem, eles pensam que não têm direito de reivindicar melhorias. Todavia, deveria ocorrer o contrário, pois tal benefício é um direito desse segmento, que trabalhou por muito tempo e agora necessita da atenção especial da sociedade.

No próximo item apresentaremos os jovens estudantes, que enfatizaram a questão dos passes-estudantis, da integração, da superlotação dos ônibus, entre outros aspectos.

3.2 Estudantes

Os estudantes entrevistados optam por utilizar meios de transporte diferentes, Julia utiliza o TPC para ir à escola, mas, para as demais atividades utiliza o carro particular da família; já Pablo utiliza apenas o carro particular para todas as suas atividades. Na sequência, verificaremos o motivo principal que faz Julia e Pablo optarem por diferentes meios de transporte.

A estudante Julia, de 15 anos, frequenta a Universidade Tecnológica Federal do Paraná-UTFPR no bairro Fraron, a aproximadamente 8km de sua residência, localizada no bairro Santa Teresinha (Mapa 6). O meio de deslocamento principal da família é o carro particular, entretanto Julia usa o TPC para ir à escola. Ela e a família, residem nas proximidades do centro principal e do subcentro da Avenida Tupi (Mapa 2) e satisfazem boa parte de suas necessidades (como ir ao banco, fazer compras, ir ao mercado e ao médico) nessas áreas, sem precisar percorrer grandes distâncias (JULIA, 2015).

Para ir à escola, Júlia precisa percorrer uma longa distância, optando por utilizar o TPC. Ela tem duas possibilidades para acessar o TPC: um ponto localizado nas proximidades de sua residência, e outro na Avenida Tupi. O primeiro fica no próprio bairro, cerca de uma quadra de sua casa; o outro localiza-se na Avenida Tupi e fica mais distante. Entretanto ela ressalta: “Eu me dirijo à Avenida Tupi, que fica a quatro quadras da minha casa” (JULIA, 2015). Ela considera mais vantajoso deslocar-se para mais longe, já que nesse ponto os ônibus passam de 20 em 20 minutos, enquanto no ponto perto de sua casa, os ônibus passam apenas de 1 em 1 hora (JULIA, 2015). A grande diferença de oferta de horários nos pontos é justificada porque, na Avenida o fluxo de pessoas é maior; no bairro, a demanda é menor, o que inviabilizaria a oferta de 20 em 20 minutos.

Com relação a infraestrutura dos pontos de embarque/desembarque, o localizado na Avenida segue o padrão descrito anteriormente por Arlindo e, como podemos observar na Foto 17, está em boas condições. Já o ponto localizado próximo da residência de Julia, no bairro Santa Terezinha, possui uma infraestrutura básica, apenas teto e calçada (Foto 18).

Foto 17. Ponto de embarque/desembarque do bairro Santa Terezinha, avenida Tupi



Fonte: Trabalho de campo, julho de 2015.

Foto 18. Ponto de embarque/desembarque do bairro Santa Terezinha, rua Jesuino Piacentini



Fonte: Trabalho de campo, julho de 2015.

O ponto em que Julia desembarca, na UTFPR, está em boas condições, pois foi reformado recentemente. Ele é amplo, com capacidade para abrigar muitas pessoas e além disso, há bancos para sentar, encostos, teto e calçadas (Foto 19).

Foto 19. Ponto de embarque/desembarque do bairro Fraron, em frente à UTFPR



Fonte: Trabalho de campo, julho de 2015.

Com relação à tarifa, a estudante paga meia-passagem, entretanto ela ressaltava que é cara, destacando que as pessoas que pagam a passagem inteira são exploradas. Como ela destaca, a tarifa “[...] deveria ser menor, pois a pessoa já vai gastar para ir e para voltar, dando R\$ 5,20 por dia. É muito caro” (JULIA, 2015); isso no caso de o usuário fazer apenas duas viagens, porém muitos deles utilizam mais de dois passes.

Julia chama a atenção para o fato de que muitas pessoas não têm conhecimento sobre como utilizar a integração. Segundo ela, as informações sobre a integração no TPC “[...] não são divulgadas, por isso a maioria das pessoas não sabem” (JULIA, 2015).

É nítida a preocupação da estudante com a desinformação dos usuários. Ela acredita que se houvesse uma mínima sociabilização dentro dos ônibus, as informações poderiam ser propagadas de forma eficiente. Entretanto ela cita que nos ônibus de que faz uso as pessoas não interagem umas com as outras, sendo “muito fechadas”, o que prejudica a possibilidade de construção de um diálogo, por meio qual poderiam fazer reivindicações coletivas.

A falta de sociabilização não ocorre apenas no ambiente do transporte coletivo. Atualmente, a falta de interação entre os diversos segmentos sociais é nítida em todos os âmbitos. Verifica-se a necessidade de autoafirmação do indivíduo em determinados grupos

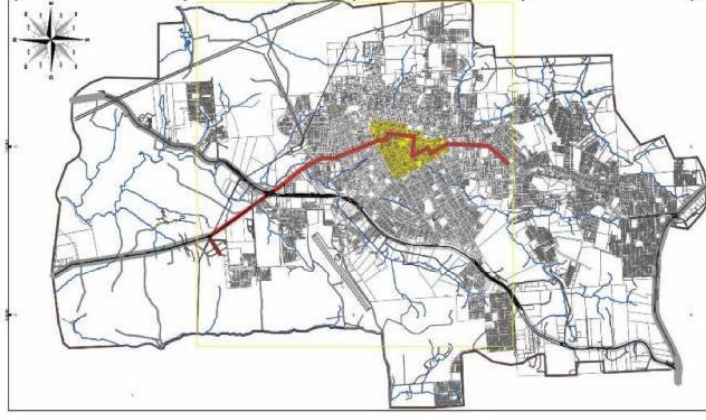
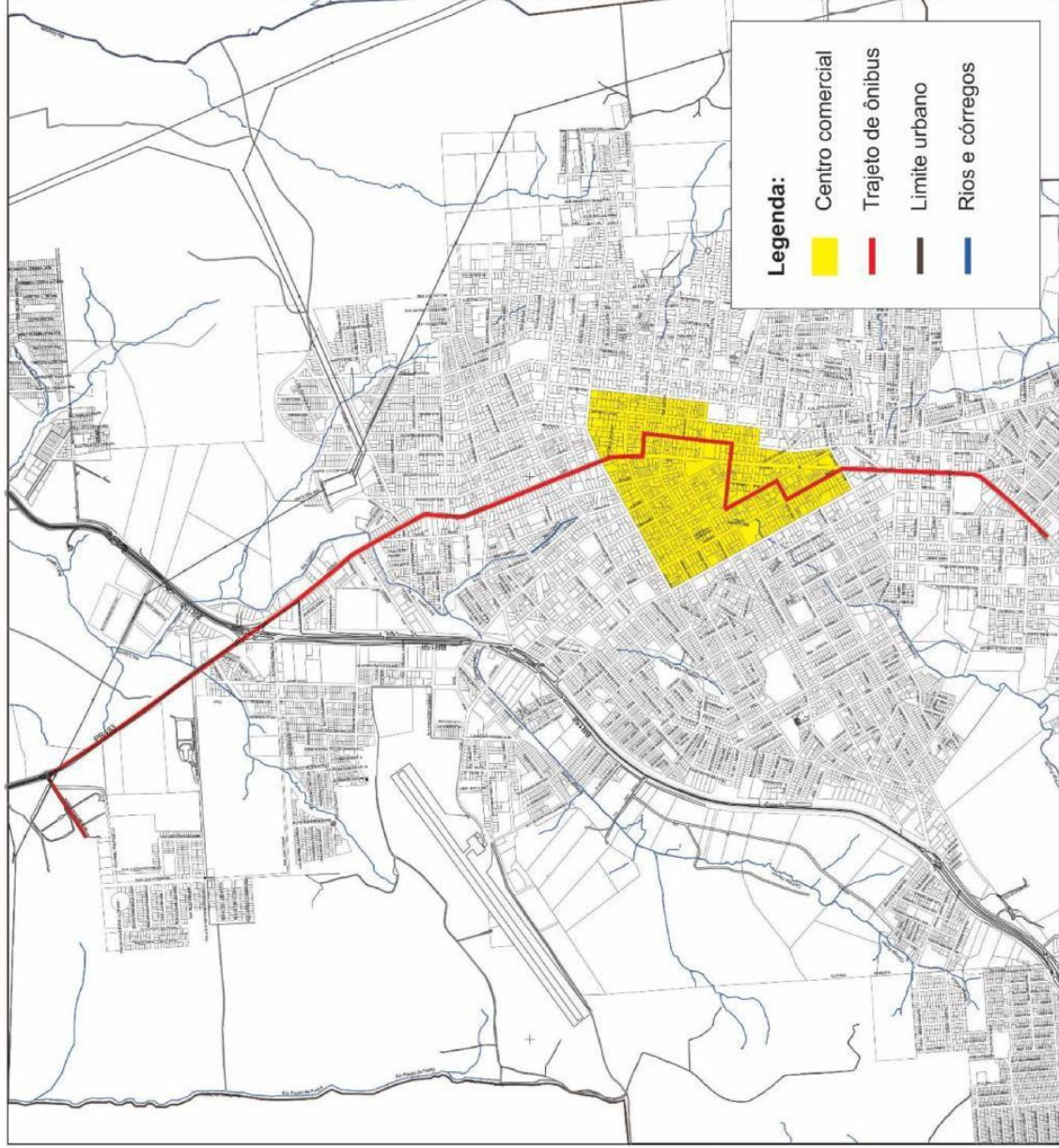
sociais, os quais buscam distanciar-se do considerado “oposto” socialmente. Isso traz prejuízos para a sociedade como um todo, pois, ao invés das pessoas interagirem entre si, buscam cada vez mais o isolamento.

Julia cita que durante o percurso de 8km - retratado no Mapa 9- que realiza diariamente, ela busca interagir com os demais passageiros, entretanto, não é possível estabelecer um diálogo cotidianamente.

No Mapa 9, podemos observar o trajeto que ela faz a pé (para percorrer poucas quadras da sua casa até o ponto mais próximo) e também de ônibus (para atravessar a cidade). A estudante informou que os ônibus são pontuais, não saem, do ponto nem antes nem depois do horário determinado e, além disso, eles percorrerem o trajeto em tempo considerado rápido, cerca de 25 minutos para ir durante a manhã e 35 minutos para voltar devido ao horário de pico próximo ao meio dia (JULIA, 2015).

Entre todas as objeções citadas por Julia, uma é enfatizada e está relacionada à limitação dos meio-passes para os estudantes. Essa questão é amplamente debatida entre defensores e opositores da limitação dos meio-passes. O que vigora atualmente é que os estudantes têm o direito de utilizar dois meio-passes por dia. Se for comprovada a necessidade de mais viagens, devido a atividades relacionadas aos estudos, são liberados mais dois meio-passes, totalizando no máximo quatro meio-passes por dia. Outra determinação questionada pelos estudantes é que eles só podem utilizar os meio-passes durante o turno de estudo, por exemplo, se estudar no período da manhã, pode utilizá-los no período das 6:00 até as 14:00, fora desse horário é cobrado valor integral. Nas palavras de Julia: “[...] eu posso usar dois passes no valor de R\$ 1,30 e se usar o terceiro, pago R\$ 2,60. Outra coisa é que o meio passe é válido só no período das seis e meia da manhã até às duas horas da tarde” (JULIA, 2015). Ela considera essa situação bastante injusta, pois quando precisa ficar na UTFPR no período da tarde, ou quando tem aula aos sábados, tem que pagar passagem integral (JULIA, 2015).

O controle dos meios-passes ocorre graças ao sistema de bilhetagem eletrônica. Todos os estudantes precisam ir à empresa Vale Fácil e realizar um cadastro, para obter um cartão personalizado, para posteriormente realizar as recargas no valor desejado. Ao utilizar o cartão, durante o turno de aula será descontado R\$1,30 (um real e trinta centavos) e fora desse período a tarifa cobrada será integral, ou seja, R\$2,60 (dois reais e sessenta centavos).



UNIOESTE - UNIVERSIDADE ESTADUAL DO OESTE DO PARANÁ
Campus de Francisco Beltrão - Programa de Pós-Graduação em Geografia, Artes e Comunicação - Produção do Espaço e Meio Ambiente

Título: Trajeto de ônibus da Estudante Julia

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 09

Página: 101

Agência: Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior

CAPEs

Acreditamos que a delimitação dos meios-passes é justa com os demais usuários do TPC, porque se não houver a restrição, o número de viagens com esse benefício aumentará e as empresas repassarão os custos extras para aqueles que pagam o valor integral, encarecendo ainda mais as passagens. Em contrapartida, a determinação de horários para a utilização dos meios-passes é injusta, pois em casos em que o estudante precisa deslocar-se em horário diferente do turno em que estuda, ele acaba sendo prejudicado. Para a empresa, tanto faz o horário em que o estudante faz o deslocamento, o que importa é a quantidade de deslocamentos diários.

O depoimento do outro estudante entrevistado é divergente do citado por Julia. Pablo é estudante de uma faculdade particular e, via de regra, em Pato Branco, alunos de faculdades ou universidades públicas deslocam-se mais de transporte coletivo, já os estudantes de instituições particulares, geralmente, utilizam o transporte particular. Assim, todos os deslocamentos de Pablo são realizados com o carro da família.

Pablo reside na periferia da cidade, no bairro Parque do Som (Mapa 6), trabalha durante o dia e estuda no período noturno, na Faculdade Materdei, situada nas proximidades da Avenida Tupi e do centro. Em sua casa há apenas um carro para suprir as necessidades de 5 pessoas, portanto, nem sempre Pablo pode utilizar o carro particular para ir a faculdade. Segundo ele, “[...] se a mãe precisa usar o carro à noite, eu acabo pedindo carona pros meus amigos, ou ela precisa me levar e buscar, mas é muito longe da minha casa, esse é o problema” (PABLO, 2015).

Quando nenhuma dessas alternativas é possível Pablo precisa deslocar-se a pé, e levando em consideração o terreno declivoso em que se encontra seu bairro, o percurso acaba sendo cansativo e dificultado pelas ladeiras existentes no trajeto. Diante da dificuldade enfrentada pelo filho para ir e voltar da faculdade, quando possível, sua mãe leva-o e depois vai buscá-lo, mas essa alternativa torna-se muito custosa para o orçamento da família.

A alternativa mais em conta para Pablo seria a utilização do TPC, entretanto, ele justifica a não utilização devido à precariedade da oferta do serviço no bairro. O estudante relata inúmeras dificuldades, uma delas está relacionada ao ponto de embarque/desembarque, pois o único existente no bairro está localizado na primeira rua, que fica a sete quadras de sua residência. Essa distância pode ser percorrida facilmente por Pablo, entretanto, há pessoas idosas que residem mais longe e não conseguem deslocar-se a pé até esse ponto.

Com relação a infraestrutura do ponto, ele está em boas condições de uso, com cobertura e calçadas reformadas recentemente, mas novamente é oferecido apenas o mínimo de infraestrutura à população (Foto 20).

Foto 20. Ponto de embarque/desembarque do bairro Parque do Som, rua Araribóia

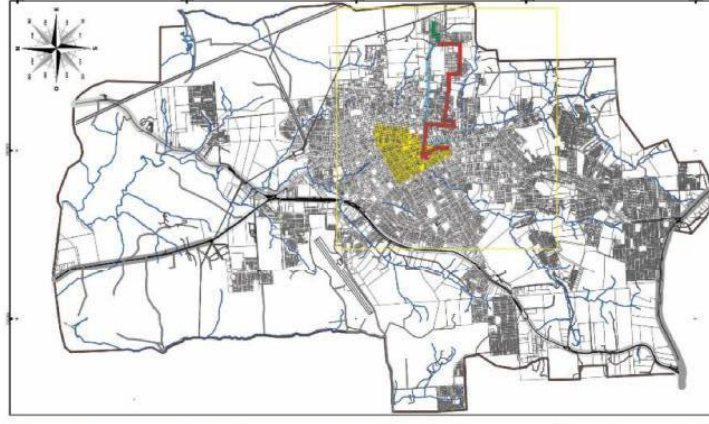
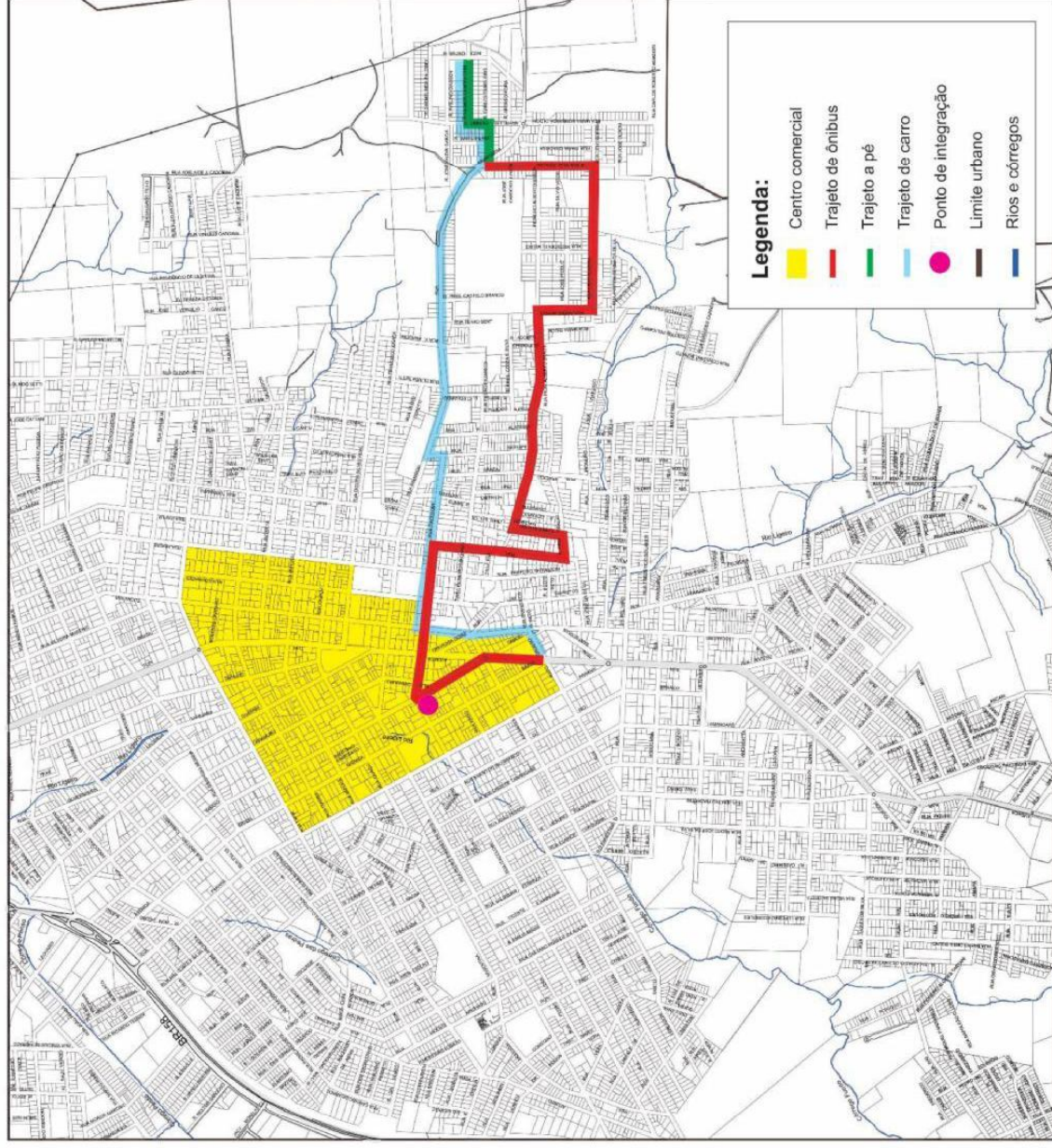


Fonte: Trabalho de campo, julho de 2015.

Os horários do TPC são criticados por Pablo, que ressalta que eles não satisfazem as necessidades da população, pois no período da manhã ele passa apenas às 7:00h e às 11:30h e, no período da tarde, às 13:30h e às 17:00h. Devido ao longo intervalo entre um ônibus e outro, algumas vizinhas de Pablo reclamaram que, quando precisam ir ao centro, pegam o ônibus das 13:30h, todavia só podem voltar para o bairro às 17:00h, assim, elas acabam ficando muito tempo no ponto de ônibus esperando para retornar a casa (PABLO, 2015).

No período da noite, a situação é pior ainda, pois para voltar da faculdade às 23 horas não têm ônibus que realize esse percurso até seu bairro. Segundo ele, “Se tivesse ônibus nos horários que termina as aulas seria melhor. Eu não iria depender de ninguém para ir e voltar” (PABLO, 2015).

Compreendendo a dificuldade de deslocamento enfrentada diariamente por Pablo, elaboramos um mapa, para destacar o trajeto realizado por ele de carro, e o “suposto” trajeto a ser realizado com o TPC, se ele decidisse utilizá-lo. No Mapa 10, podemos verificar essas duas possibilidades de deslocamento.



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

UNIOESTE

Título: Trajetória a pé, de ônibus/ de carro do Estudante Pablo

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 10

Página: 104

Apoio: Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior

CAPEs

A linha de cor azul, indica o trajeto percorrido por ele com o carro particular, de sua residência à faculdade; a linha em vermelha representa o percurso a ser realizado com o TPC e, em verde, o percurso a ser realizado a pé de sua residência até o ponto de embarque do TPC. Além disso, durante o percurso, Pablo faria uso da integração, por isso delimitamos em preto o ponto onde Pablo mudaria de ônibus.

Todos os ônibus que passam no bairro Parque do Som circulam pelos bairros vizinhos e depois seguem em direção ao centro, e então, contornam a praça Santos Dumont e deslocam-se para a parte Norte da cidade. Pablo precisa deslocar-se para a zona Sul, onde está localizada a sua Faculdade, e para realizar esse trajeto por meio do TPC, ele teria que embarcar no ônibus em seu bairro, seguir em direção ao centro, desembarcar no ponto de integração da Praça Santos Dumont (Mapa 4) e embarcar novamente em outro que tenha como destino a Zona Sul da cidade. Todo esse percurso (considerando a integração), demora aproximadamente uma hora, sendo que o estudante não dispõe desse tempo para perder com o deslocamento.

Diante do exposto pelo estudante, compreendemos que ele tem dificuldades de locomoção para a realização de suas atividades diárias, tendo sua mobilidade afetada. Pablo, sua família e os demais moradores do bairro não possuem acesso facilitado à cidade por meio do TPC. Essa situação é ainda pior nos finais de semana, quando os horários são ainda mais escassos, pois os intervalos entre um ônibus e outro se ampliam (PABLO, 2015).

O bairro Parque do Som necessita com urgência de investimentos públicos para que seja possível aumentar a quantidade de pontos de embarque/desembarque, bem como as linhas e horários para melhorar a precária oferta de TPC nessa área da cidade. Além dos moradores em geral, os estudantes deveriam organizar-se em grupos para serem ouvidos pelo Poder Público. É preciso que eles se mobilizem, para que possam se fortalecer e reivindicar melhorias para o TPC.

Os estudantes são considerados os revolucionários da sociedade, e eles, nas escolas, faculdades e universidades, devem estar atentos às mudanças que ocorrem e às demandas da população, podendo, de forma mais fácil organizar-se e fazer reivindicações, bem como estimular a participação da sociedade nas manifestações que forem organizadas.

A seguir, apresentaremos o relato de duas donas de casa que também enfrentam problemas para utilizar o TPC.

3.3 Donas de casa

As duas mulheres entrevistadas nos relataram que utilizam o TPC para suprir diferentes demandas. Enquanto uma desloca-se diariamente de sua residência para cuidar de seu neto, a

outra parte da periferia dirigindo-se até ao centro principal, para suprir necessidades de consumo e receber atendimento de saúde.

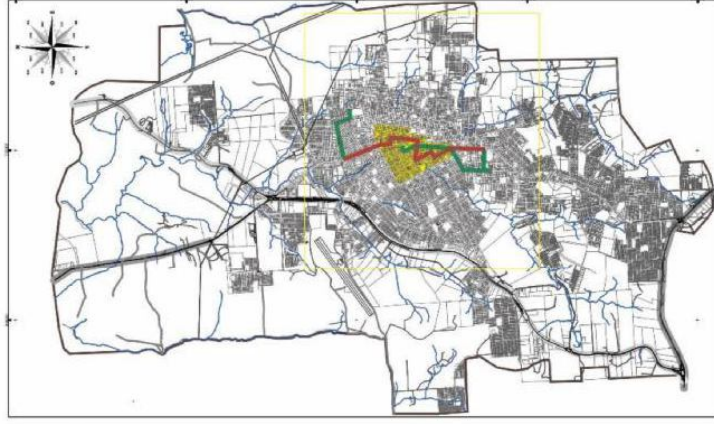
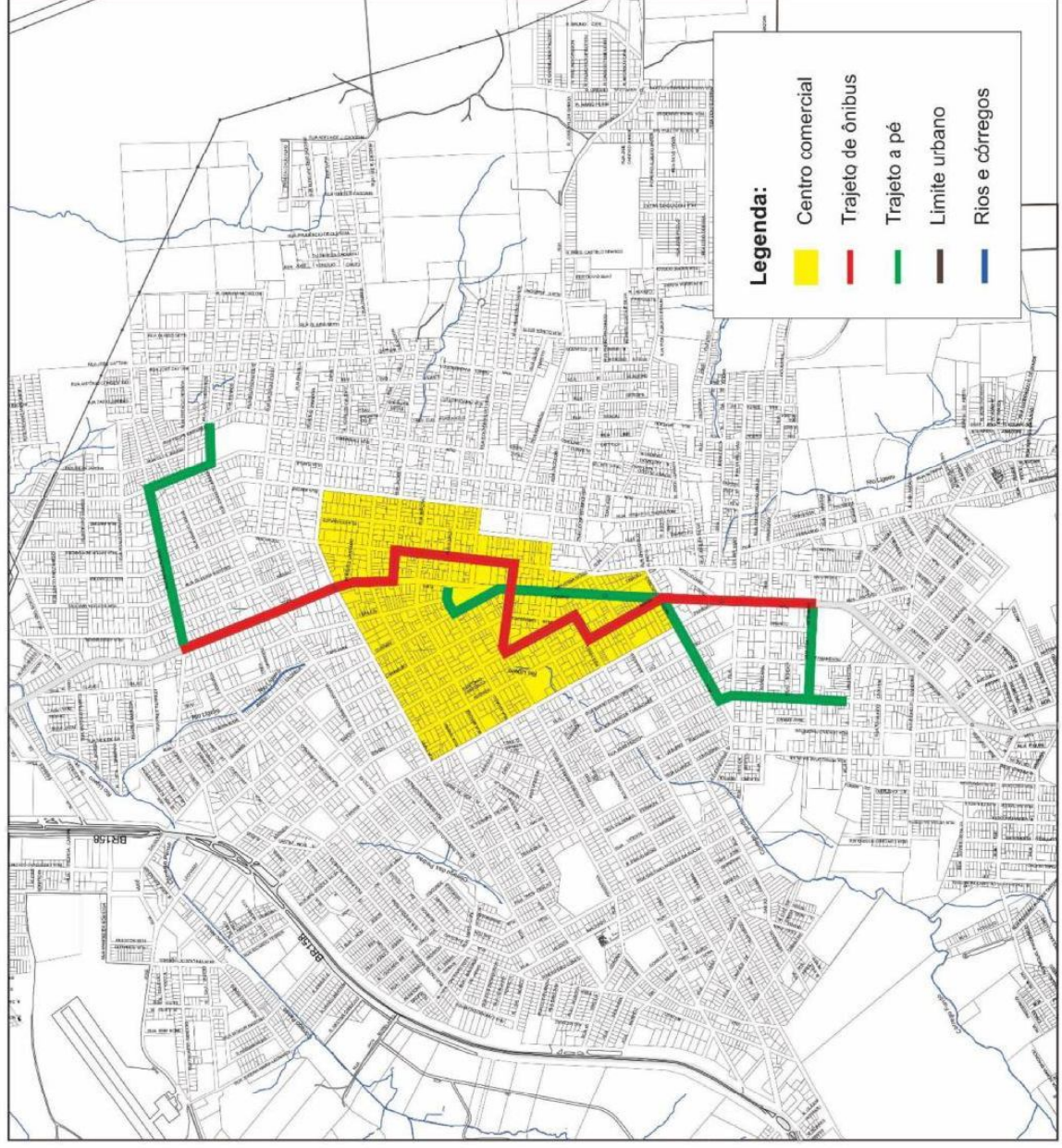
A dona de casa Theresinha, tem 63 anos de idade e reside nas adjacências do centro principal, no bairro Santa Terezinha (Mapa 6). Ela mora sozinha e não possui carro particular, assim, todos os seus deslocamentos são feitos a pé, de TPC e algumas vezes de carona com vizinhos ou familiares.

Seus deslocamentos a pé têm como destino o centro principal que está a cerca de 1,5km da sua casa. Ela prefere caminhar até o mercado, o comércio, o médico, o Posto de Saúde e à igreja. Esses percursos são realizados uma vez por semana e estão especificados no Mapa 10 (THEREZINHA, 2015). Ela utiliza o TPC diariamente devido ao seu compromisso de cuidar do neto, por isso, de segunda a sábado, desloca-se até o bairro Vila Isabel (que fica a uns 5km da sua residência).

No Mapa 11 é possível verificar o percurso realizado por ela por meio do TPC, assim como a distância percorrida a pé, de sua residência até o ponto de embarque, e do ponto de desembarque até a casa de sua filha. A linha que ela utiliza não entra no bairro, por isso precisa percorrer 1,5km, o que torna suas manhãs mais cansativas - embora o PlanMob preveja que o percurso máximo seja 500 metros (THEREZINHA, 2015). No mapa também é possível verificar o trajeto a pé da sua residência até o centro principal.

A rotina da dona de casa é a seguinte: acorda às 6:00h da manhã para embarcar às 6:25h no ponto que fica a três quadras de sua residência, o mesmo ponto citado pelo Idoso Arlindo (Foto 15, já apresentada anteriormente).

No que diz respeito a infraestrutura do ponto de embarque/desembarque (Foto 15), Theresinha destaca que “O pessoal reclama que o ponto deveria ser mais ressaltado do que a calçada, porque quando chove, a chuva vêm né, e molha as pessoas” (THEREZINHA, 2015). Esse ponto tem proteção contra a chuva nas laterais e na parte de trás, mas mesmo assim as pessoas não são totalmente protegidas nos dias chuvosos, pois ele está localizado em uma curva da via, onde a calçada é rebaixada e por isso a água invade o ponto. Ela sugere que a calçada seja erguida para que fique mais alta em relação à rua e assim, a água poderá escoar não importunando os usuários.



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

Logo: [Logo of UNIOESTE]

Título: Trajeto a pé/ de ônibus da dona de casa Teresinha

Autor: Pollyana Poletto	Organização: Raquel Alves de Meira
Fonte do mapa: Prefeitura Municipal e Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Pato Branco/PR (2011)	
Fonte dos dados: Trabalhos de campo 2014/2015	Ano: 2015
Numeração: Mapa 11	Página: 1073

Apoio: [Logo of CAPES]

Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior

Depois de embarcar no ônibus, a dona de casa relata que a viagem é rápida, cerca de 15 minutos até seu desembarque. Isso se deve ao fato de ser uma das primeiras linhas a circular pela manhã. Já para voltar para casa, às 18 horas, a viagem torna-se mais demorada, cerca de 35 minutos. Além disso, ela ainda destaca que “[...] você vem empacotado, que não precisa nem se segurar, tem um grudadinho no outro” (THEREZINHA, 2015). Ela enfatiza a questão da superlotação destacando que uma solução seria destinar mais ônibus para esse horário, pois a maioria dos trabalhadores busca embarcar logo ao sair do serviço e não quer esperar mais vinte minutos para pegar o próximo veículo que estará mais vazio.

Devemos levar em consideração que a disponibilização de linhas de 20 em 20 minutos é compatível com a demanda do município, não sendo viável disponibilizar mais de um ônibus para a mesma linha, no mesmo horário, mas deve haver uma diferença temporal mínima entre uma linha e outra.

Com relação aos horários, a senhora Theresinha cita que “[...] são bons, para mim tá bom, porque pego na Avenida” (THEREZINHA, 2015). Na Avenida Tupi passam lotações de 15 em 15 minutos que vão para várias áreas da cidade, já as que passam pelo bairro são mais escassas. Entretanto, aos sábados, os horários são diferenciados o que acaba prejudicando-a. Ela ressalta que “[...] se você não pegar 11:55h só passa outra as 12:55h” (THEREZINHA, 2015). No caso de não chegar a tempo ao ponto, precisa esperar uma hora, e é uma longa espera já que a Avenida Tupi é a que possui maior oferta de horários. Se isso ocorrer em pontos dos bairros a espera será ainda maior.

Theresinha (2015) faz uso da gratuidade, mesmo assim considera que a passagem para quem paga integral está cara. Como ela mesmo destaca: “Eu não pago, mas eu vejo gente o tempo todo reclamando do valor, porque gasta muito. E, na realidade, a pessoa que usa quatro vezes ao dia, um assalariado que vai pagar a lotação, é duzentos reais por mês, então, é bastante” (THEREZINHA, 2015). Se considerarmos o valor do salário mínimo de R\$ 788,00 e a utilização de quatro passagens ao dia, em cinco dias na semana, no final do mês serão gastos 26% dessa renda para pagar o transporte, ou seja, é um percentual alto para os segmentos que possuem um menor poder aquisitivo.

Outra reclamação de Therezinha (2015) é referente à falta de canais de comunicação entre usuários e prefeitura; segundo ela, seria importante a definição de um espaço no órgão DEPATRAN destinado a repassar informações, receber reclamações e sugestões para melhorias no TPC. Dona Therezinha nos disse que uma das empresas de transporte disponibiliza um número de telefone 0800, que serve para realizar as ações citadas acima. Segundo ela, esse meio

de comunicação disponibilizado tem grande serventia e é extremamente importante que todos tenham conhecimento dele.

A interação entre população e Poder Público é importante em todos os âmbitos, não apenas quando citamos o TPC. Caberia aos gestores disponibilizar um número de telefone e também uma página na internet, para possibilitar a comunicação entre ambas as partes. Assim, o Poder Público teria conhecimento sobre a demanda da população e esta poderia ser privilegiada com melhorias. Esses meios de comunicação possuem custos baixos diante dos benefícios proporcionados.

Além da instalação desses equipamentos, a divulgação dos mesmos é de suma importância. Verificamos essa necessidade, pois de acordo com os entrevistados, muita gente não conhece o número de telefone disponibilizado pela empresa. Um exemplo disso é a outra dona de casa entrevistada, Solange, de 47 anos, que nunca ouvira falar sobre esse número de telefone. Segundo ela, se soubesse da existência e da função desse número, poderia ter evitado inúmeros contratempos no seu cotidiano.

O dia-a-dia de Solange não é nada parecido com o de Theresinha, pois não possui compromissos diários e, assim, não precisa deslocar-se constantemente para outras áreas da cidade. Ela se desloca para o centro de duas a três vezes por semana, para ter atendimento médico e odontológico, para fazer compras e visitar a irmã.

Sua moradia está localizada no bairro São Francisco (Mapa 6), considerado periferia por estar distante do centro principal, cerca de 6,5km. Solange mora há dois anos no bairro e cita que, durante esse período, não sabia ao certo onde eram os pontos de embarque/desembarque. Ela relatou que andava mais de seis quadras para embarcar no ônibus, porém, posteriormente, descobriu que há um ponto que está a duas quadras de sua residência, o que encurtou a caminhada. Essa situação vivida por Solange ocorreu, principalmente por não haver informações sobre os itinerários do TPC nos respectivos pontos (SOLANGE, 2015). Ela sugere que para informar a população, devia haver:

[...] uma tabela dos horários no ponto. Por exemplo, no ponto atrás da igreja, eu vou pegar ônibus sempre, lá tinha o mapa, mas agora não tem mais. Eu apreendi, anotei todos os horários em um caderninho [...] porque se não, todas as vezes que os ônibus paravam tinha que perguntar ‘o senhor vai para o São Francisco?’ Porque daí a gente não sabe, não conhece (SOLANGE, 2015).

Solange (2015) conseguiu mais informações conversando com os demais usuários e assim apreendeu a localização dos pontos que são úteis para os seus deslocamentos. A disponibilização de informações sobre horários e itinerários é dever do Poder Público, que é o

responsável por informar a população, e a ideia de Solange é válida. A fixação de tabelas nos próprios pontos não teria custos elevados para a prefeitura e esclareceria a população.

Ao citar as condições dos pontos de embarque/desembarque localizados no bairro, Solange relatou que a infraestrutura é básica, tendo apenas a cobertura e a calçada, como pode ser observado nas Fotos 21 e 22.

Foto 21. Ponto de embarque/desembarque do bairro São Francisco, rua Gelmino Martignoni



Fonte: Trabalho de campo, junho de 2015.

Nos dois pontos acima os usuários enfrentam dificuldades principalmente nos dias chuvosos e com vento, pois não há nenhuma estrutura de proteção lateral e traseira que impeça que as pessoas se molhem.

Segundo ela, “[...] os pontos deveriam ser melhorados, tipo ali, quando chove molha tudo, pinga bastante, tem bastante goteira. Lá perto da igreja matriz o sol de tarde é terrível, não tem bancos e, às vezes, pessoas que saíram do consultório médico tem que esperar de pé” (SOLANGE, 2015). O ponto da Igreja Matriz, mencionado por Solange, é o ponto de integração do Pavilhão São Pedro (Foto 12), localizado na rua Tocantins, no centro da cidade.

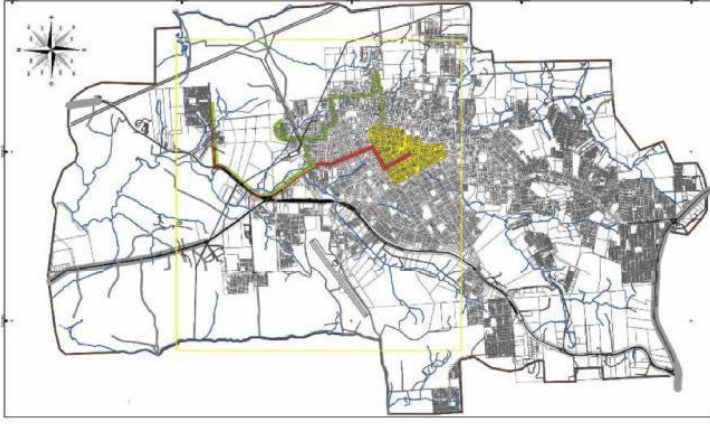
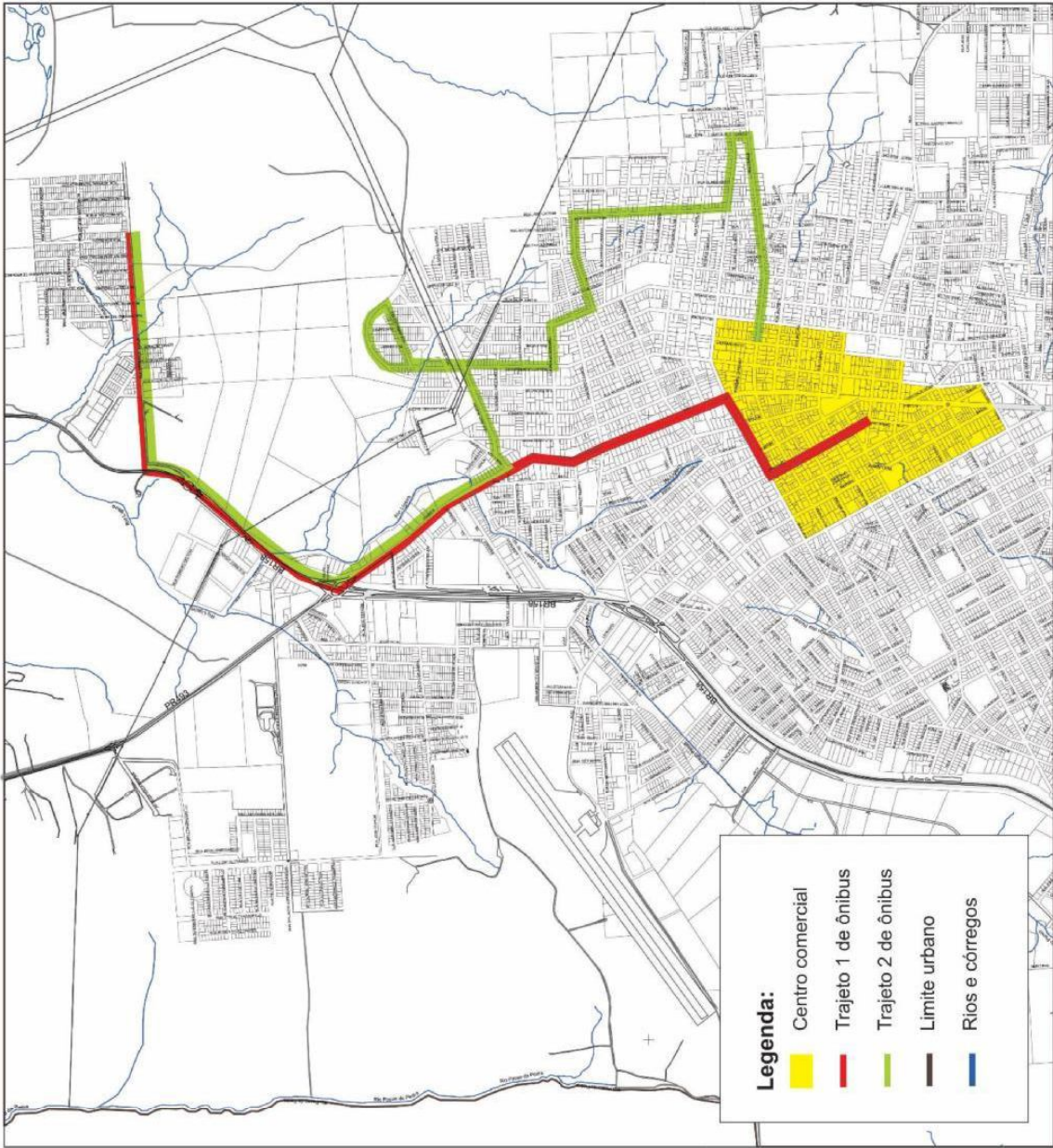
A questão da mínima infraestrutura dos pontos é citada por quase todos os usuários entrevistados, isso significa que, na maioria dos bairros, a situação é a mesma, o que deveria inspirar atenção do Poder Público.

Foto 22. Ponto de embarque/desembarque do bairro São Francisco, rua Melci Dal Molin



Fonte: Trabalho de campo, junho de 2015.

Outra questão que chama a atenção pela precariedade, são as linhas de TPC que servem o bairro São Francisco. São apenas duas, ofertadas intercaladamente, e possuem o mesmo destino que é o centro principal; uma delas passa por outros três bairros e a outra transpõe a BR 158 e segue direto pela Avenida Tupi até o centro. Segundo Solange, “A que vai direto para o centro é rápida, cerca de 20 minutos. Já a outra demora mais, porque entra nos bairros, então chego no centro em 30 minutos” (SOLANGE, 2015). Solange faz uso das duas linhas, dependendo da disponibilidade de tempo e dos horários que efetivará os deslocamentos. Os trajetos realizados por ela estão demonstrados no Mapa 11, menos o percurso feito a pé da residência até o ponto de embarque e do ponto de desembarque até os destinos no centro, porque as distâncias são mínimas.



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: Trajetos de ônibus da dona de casa Solange

Autor: Pollyana Poletto

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

Faixa data: 2015

Ano: 2015

Mapa: 12

Mapa: 112

Apelo: Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior

CAPEs

Além dessas duas possibilidades de embarcar no ônibus, há uma terceira forma de deslocar-se para o centro quando as linhas oferecidas no bairro não condizem com as necessidades dos usuários. A BR 158 dispõe de pontos de embarque/desembarque para ônibus que fazem linhas com diferentes horários, Solange ressalta que quando necessita pegar o TPC entre as 12:45h e as 15:45h, desloca-se até a BR 158 porque não é oferecido transporte no bairro nesse intervalo. O problema é que a distância de sua residência até esse ponto é de 2km. Não é aceitável a população caminhar todo esse percurso devido à oferta precária, pois deveria ser garantido ao cidadão caminhar apenas 500m para acessar o TPC, como pressupõe o PlanMob.

Outra reivindicação de Solange é referente aos horários. “No sábado também só tem até as 8:45 da manhã, depois não tem ônibus que entre aqui mais, nem que sai daqui” (SOLANGE, 2015). Nos finais de semana, se houver necessidade de utilizar o TPC, os usuários devem deslocar-se até a BR 158 porque não é ofertado ônibus no bairro.

Diante do descaso, a população do bairro deveria unir-se e requerer reuniões com os representantes públicos, entretanto, não é o que ocorre. Segundo Solange, no bairro há uma organização de moradores que visa reunir-se e discutir problemas em comum, mas a adesão é pequena. Ela confessa que não participa, pois não gostaria de firmar compromisso com o grupo de debates. A mesma, ainda ressaltou que “[...] se for para dar opinião sim, mas se for para participar com compromisso não quero” (SOLANGE, 2015).

As donas de casa demonstram nitidamente a necessidade de investimentos nos seus bairros, o problema está na falta de participação e compromisso delas para debater os assuntos comunitários. De forma geral, as questões que envolvem o interesse da comunidade e os direitos dos cidadãos deveriam ser tratadas de forma prioritária, mas infelizmente o que percebemos hoje em dia é uma falta de comprometimento, pois as pessoas têm se tornado cada vez mais individualistas, não compartilhando os problemas da comunidade.

Diante do exposto, o Poder Público deve impulsionar a participação da população nas associações de bairro e nas organizações coletivas, dando condições para que os debates ocorram, com questionamentos, reivindicações, sugestões etc. Só assim, o Poder Público estará assegurando as mínimas condições para a participação popular e possibilitando uma gestão mais democrática do urbano.

Os problemas relacionados à falta de linhas e horários, citados por Solange, também são destacados pelo trabalhador Juventino, que reside no mesmo bairro que ela. Esses e outros problemas serão apresentados no próximo item, que retrata as dificuldades de deslocamento de dois trabalhadores com perfis diferenciados.

3.4 Trabalhadores homens

Os trabalhadores aqui apresentados apresentam perfis diferentes e se deslocam para lugares distintos da cidade. Um deles é jovem, de classe média e utiliza o carro particular para chegar ao trabalho. O outro tem idade mais avançada, possui baixo poder aquisitivo e utiliza a bicicleta para ir trabalhar.

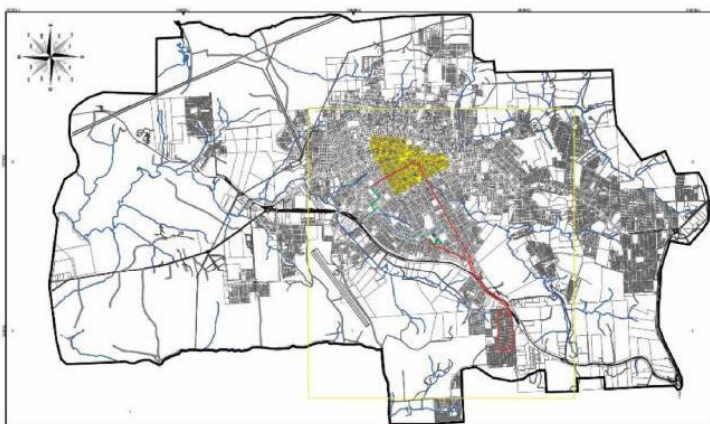
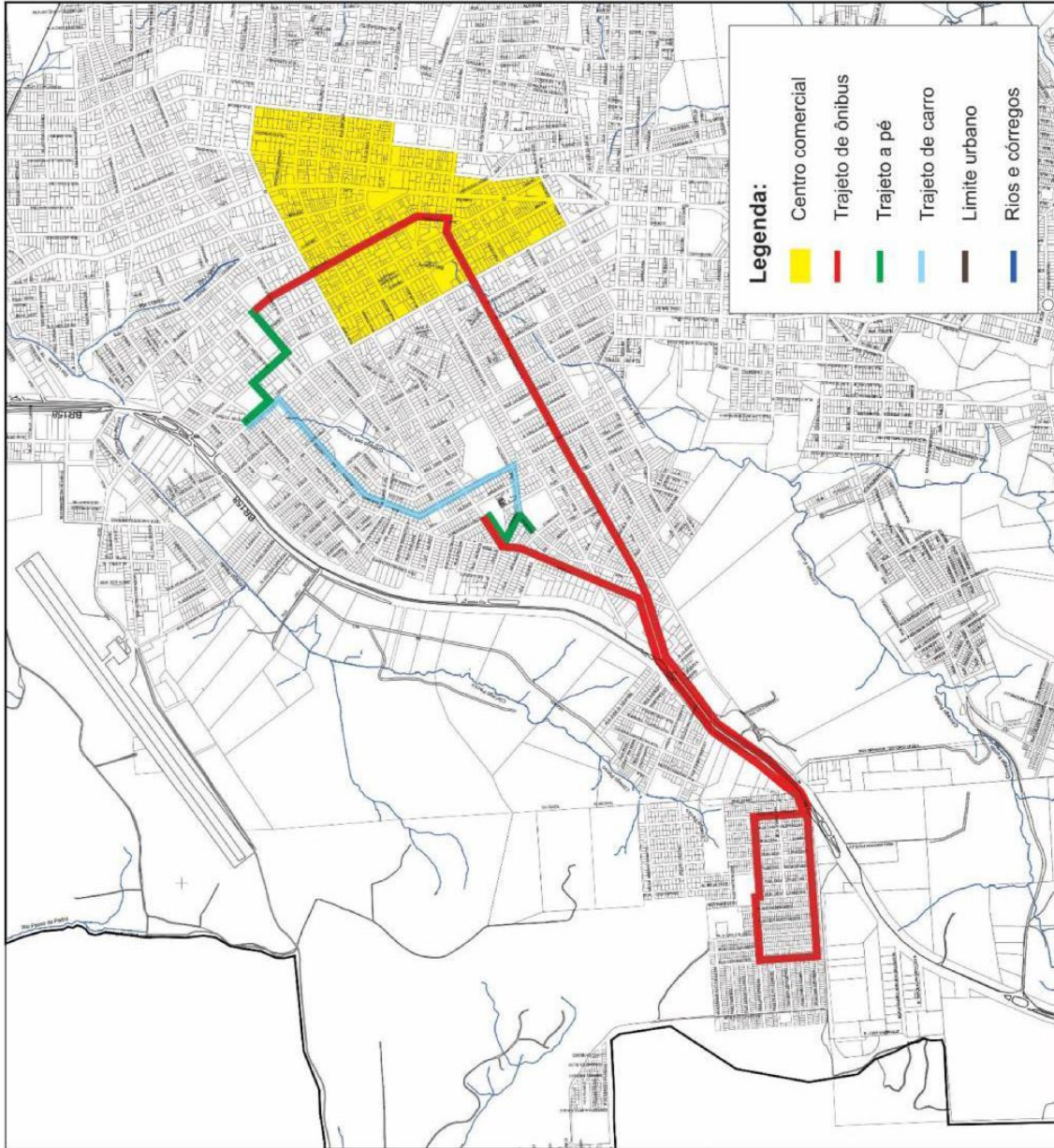
O jovem chama-se Vinícius, tem 25 anos de idade e reside no bairro Trevo Guarani, perto do centro (Mapa 6). Ele trabalha no bairro Jardim Primavera, próximo à sua área de residência e no período da noite frequenta a Universidade. Todos os seus deslocamentos são feitos através de carro particular.

Vinícius relata que prefere deslocar-se de carro particular devido ao conforto e a flexibilidade de horários que esse meio de deslocamento oferece. Mesmo assim, ele ressalta que os custos são altos para manter um veículo: “Eu contabilizo todo o mês a gasolina, as revisões, o seguro e a prestação que é cara, tudo isso tem custo alto” (VINÍCIUS, 2015). Diante disso, ele está repensando a possibilidade de começar a utilizar o TPC novamente.

A última vez que Vinícius utilizou o TPC faz muitos anos, por isso ele não tem informações sobre linhas, itinerários e horários. Segundo ele: “[...] eu não sei nem onde pegar, nem os horários que passam, nem qual linha que vai para o meu trabalho” (VINÍCIUS, 2015). Para obter as informações ele precisa ligar nas empresas que oferecem o serviço, ou perguntar aos motoristas quando o ônibus pára no ponto, mas para isso ele deve disponibilizar de um tempo, o que inviabiliza seu dia-a-dia, pois têm muitos afazeres. Ele mesmo cita que: “Assim é difícil, eu prefiro gastar um pouco mais e continuar usando o carro. Mas confesso que se eu tivesse essas informações poderia fazer um teste e usar um dia, só para ver se funciona, se passam nos horários, se demora muito pra chegar, essas coisas” (VINÍCIUS, 2015).

Vinícius demonstra uma certa disposição para adotar o transporte coletivo, como meio preferencial de deslocamento, mas a falta de informações o impede de utilizar. Ele, assim como outros cidadãos, encontra dificuldades que poderiam ser resolvidas através da fixação de tabelas nos pontos, com os horários dos ônibus e as linhas que passam por cada local e de um pequeno mapa com informações sobre o trajeto do TPC. Isso faria com que o usuário, ao chegar no ponto, pudesse verificar com facilidade a oferta do TPC naquele determinado local.

Como Vinícius não utiliza o TPC, no Mapa 13, destacamos o percurso realizado por ele com o carro particular, de sua residência até o seu trabalho, e também o “possível” trajeto de TPC, se ele fizesse uso desse meio de deslocamento.



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: Trajetos de ônibus e de carro do Trabalhador Vinícius

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 13

Página: 115

Apoio: Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior

CAVES

No mapa, a cor azul mostra o percurso feito de carro; a cor verde, o trajeto a pé da sua casa até o ponto mais próximo, e do ponto até seu trabalho. O que chama a atenção é a volta que ele precisa realizar, se utilizar o TPC, para chegar ao seu local de trabalho. Em vermelho, podemos verificar que ele teria que sair do seu bairro, seguir em direção ao centro, passar pelo bairro Planalto e então desembarcar no seu destino. Esse é um dos fatores, além da falta de informação, que desestimulou Vinícius a utilizar o TPC.

O que devemos compreender é que a maioria dos fluxos no período da manhã ocorre na direção bairros/centro e, no período da tarde, ao contrário, centro/bairros. A necessidade de Vinícius é que houvesse uma linha bairro/bairro para suprir sua demanda, mas devido à baixa procura por esse tipo de linha não foram disponibilizados ônibus, o que obrigaria Vinícius a percorrer um longo percurso até seu destino.

Como Vinícius não faz uso do TPC, não soube detalhar as dificuldades de acesso e permanência nos pontos de embarque/desembarque, mas de qualquer forma buscamos mostrar aqui o ponto próximo da residência dele, para compararmos com os dos demais bairros citados na pesquisa. O referido ponto conta apenas com infraestrutura básica, com cobertura e calçadas, como podemos verificar na Foto 23.

Foto 23. Ponto de embarque/desembarque do bairro Trevo Guarani, rua Paraná



Fonte: Trabalho de campo, julho de 2015.

Assim como Vinícius, outros trabalhadores encontram dificuldades em deslocar-se com o TPC na cidade. É o caso de Juventino, que já utilizou muito o TPC, mas, hoje, precisa usar a

bicicleta para se locomover até o local de trabalho. Ele tem 52 anos e uma grande disposição para pedalar todos os dias. O trabalhador reside no bairro São Francisco (Mapa 6) e, no momento, trabalha como pedreiro no bairro Pinheiros, a uma distância de aproximadamente 5km de sua residência.

Devido ao fato do bairro Pinheiros ser ocupado por segmentos de maior poder aquisitivo, poucas são as linhas e os horários do TPC que passam por essa área. O Sr. Juventino relata que, “Só passa lotação no meu bairro que vem pra cá as oito hora, de meio dia e de tarde” (JUVENTINO, 2015). Ele precisa estar no trabalho às 07:30h da manhã, por isso é inviável utilizar o transporte e, sem uma segunda alternativa viável economicamente, ele precisa utilizar a bicicleta.

Juventino destaca que, após o término do serviço no bairro Pinheiros (o que aconteceria em alguns meses), ele já teria outro serviço programado em bairro ainda mais distante de sua residência, a cerca de 7 km: “Agora eu tenho serviço lá no bairro Parque do Som; terminado aqui, eu vou pra lá de bicicleta também” (JUVENTINO, 2015).

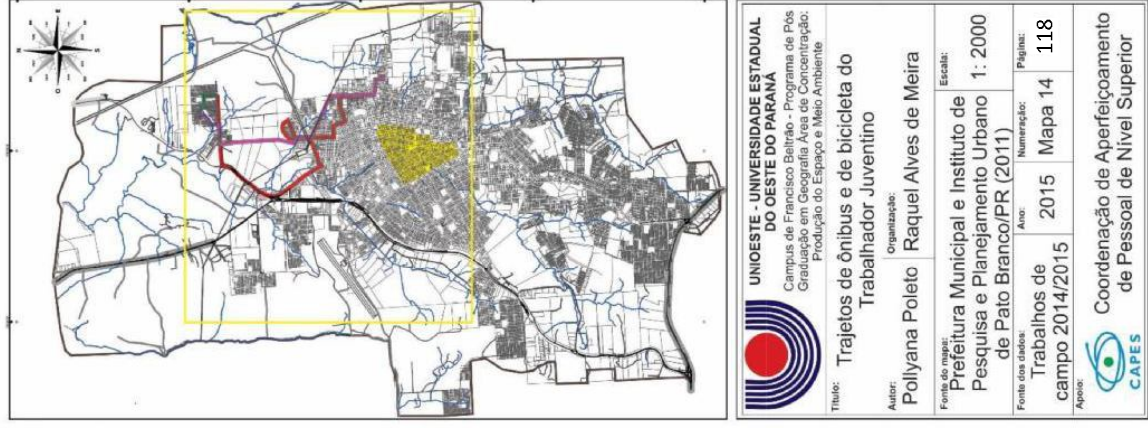
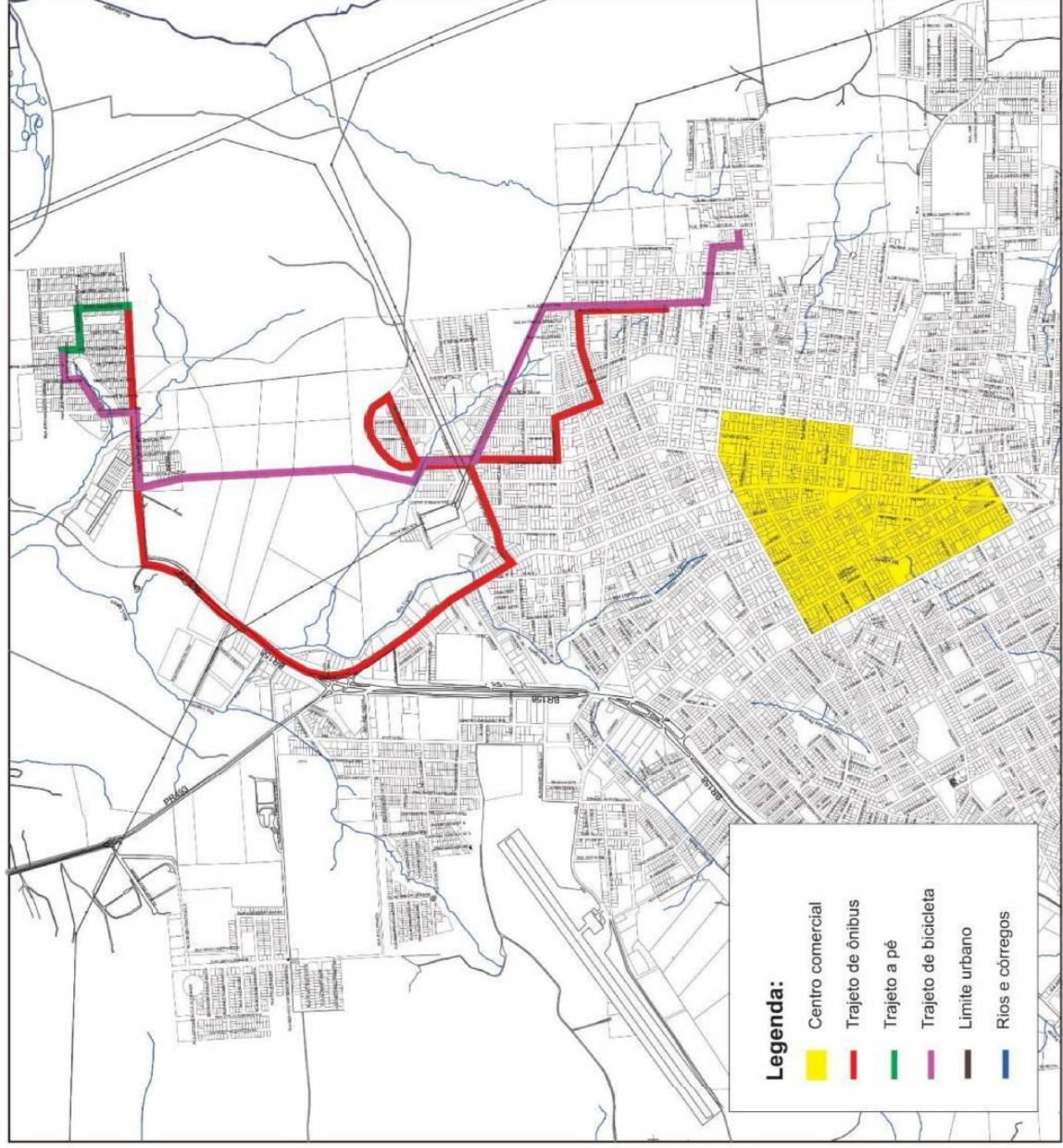
A fim de demonstrar o percurso realizado por Juventino de sua residência até o local de trabalho por meio da bicicleta, elaboramos o Mapa 14: toda a distância em rosa é o trajeto feito de bicicleta; em vermelho, é o “possível” trajeto de TPC; em verde o percurso feito a pé da sua residência até o ponto de embarque, e do ponto de desembarque até seu trabalho.

Apesar da cidade apresentar altos índices de declividade, Juventino relata que já está acostumado a pedalar diariamente, por isso não sente dificuldades, entretanto, independente da pessoa ter ou não condições físicas de se deslocar por meio de bicicleta, o Poder Público deveria garantir o TPC para todas as áreas da cidade em vários horários.

O único deslocamento, segundo Juventino, que é realizado de forma facilitada por meio do TPC, é quando ele necessita dirigir-se para o centro principal. Ele relata que realiza esse percurso, em média, duas vezes por mês apenas para ir ao mercado e ao médico, pois para as demais atividades como ir ao banco e realizar compras é sua mulher que se responsabiliza (JUVENTINO, 2015).

Segundo ele, os horários do TPC, nos finais de semana, são precários, depois de um determinado horário não são mais disponibilizados, e em um momento comovente da entrevista, ele desabafa:

O que tá faltando nessa cidade é lotação nos final de semana, que não tem nos bairro. Domingo não tem, porque acham que o povo é isolado assim. O povo não sai visitar as pessoa ou ir numa igreja, ou ir em algum lugar, o povo parece que não precisa sair. Aqui é só os poderosos que têm carro e daí pode sair, os mais fraco não precisa (JUVENTINO, 2015).



O depoimento de Juventino deixa claro que os responsáveis pelo TPC na cidade, mais especificamente o Poder Público, devem dar mais atenção à população que depende desse meio de deslocamento e reside nas áreas mais afastadas da cidade. É perceptível também um sentimento de abandono dessa população, que tem a impressão de que o Poder Público “esqueceu” o bairro, só porque ali residem segmentos com menor poder aquisitivo.

No final da pesquisa poderemos nos manifestar em relação ao depoimento de Juventino, pois será possível verificar se realmente os bairros mais afastados possuem uma maior precariedade nas condições do TPC, em contraposição às demais áreas da cidade. Isso será importante para poder cobrar do Poder Público a equidade na disponibilização dos equipamentos públicos para a população daquelas áreas.

E, para finalizar a entrevista, Juventino complementa: “Aqui na cidade, quem manda nas lotação é os dono das empresa, prefeito nenhum ponha ordem, isso aí eu já sei” (JUVENTINO, 2015). A denúncia de Juventino precisa ser melhor analisada, já que os argumentos se embasam no fato de que as empresas estão atuando no município há mais de 50 anos e, por isso, realmente podem influenciar a gestão do Poder Público.

Na sequência, apresentaremos os depoimentos das trabalhadoras, buscando evidenciar as dificuldades diárias encontradas por elas em relação aos meios de deslocamentos utilizados.

3.5 Trabalhadoras mulheres

As trabalhadoras selecionadas para a pesquisa percorrem grandes distâncias diariamente para chegar ao seu local de trabalho. As duas selecionadas fazem uso do TPC e residem em lados opostos da cidade; Rita mais ao Norte, em um bairro localizado próximo ao centro e Sueli na porção Sul, em um bairro periférico.

O deslocamento de Rita é o maior se comparado com os demais entrevistados, pois ela percorre diariamente 16 km. Residente no bairro Sambugaro (Mapa 6), Rita trabalha no Distrito de Nova Espero, conhecido popularmente como São Roque do Chopim. Durante os anos de trabalho nesse distrito, Rita já realizou o trajeto com dois meios de transporte diferentes, um deles o TPC e o outro ônibus de linha metropolitano, ofertado por empresa privada. Segundo ela, até 2014, a oferta do TPC através da linha Pato Branco/Nova Espero era realizado conjuntamente pelas empresas LP e Transangelo que, mediante acordo, intercalavam a oferta. Ou seja, a LP fornecia o serviço num dia e no outro quem ofertava era a Transangelo, e assim sucessivamente (RITA, 2015).

O revezamento não influenciaria na rotina dos usuários se as empresas realizassem o mesmo percurso diariamente. O problema era que cada empresa definia seu itinerário,

realizando trajetos diferenciados. Dessa forma, os passageiros precisavam deslocar-se para pontos diferentes a cada dia. Rita relata que precisou elaborar um cronograma, para que antes de sair de casa pudesse orientar-se em relação à direção que deveria seguir, para embarcar no TPC. Em suas palavras:

Quando era a Transangelo ela vinha do centro pela Guarani saindo aqui no trevo da Taisa e quando era a LP, subia pela Tocantins e vinha vindo. Você sempre tinha que ter o calendário para ver quem que era que levava naquele dia. Eu tinha que marcar no calendário todo o dia, LP, Transangelo, LP, Transangelo, LP, Transangelo, e depois antes de sair de casa, olhar, pra ver onde que eu ia pega o ônibus (RITA, 2015).

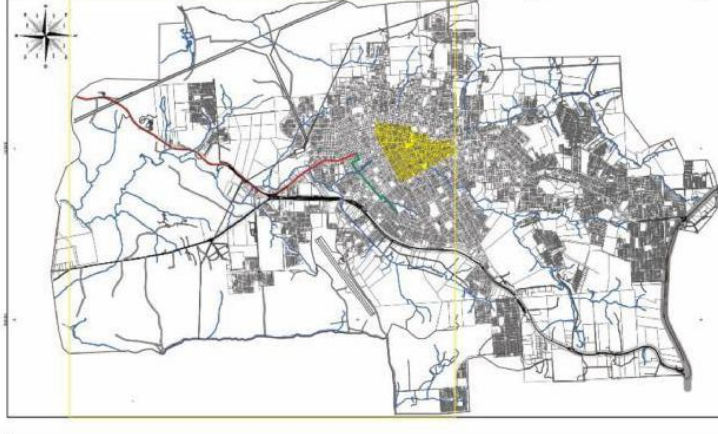
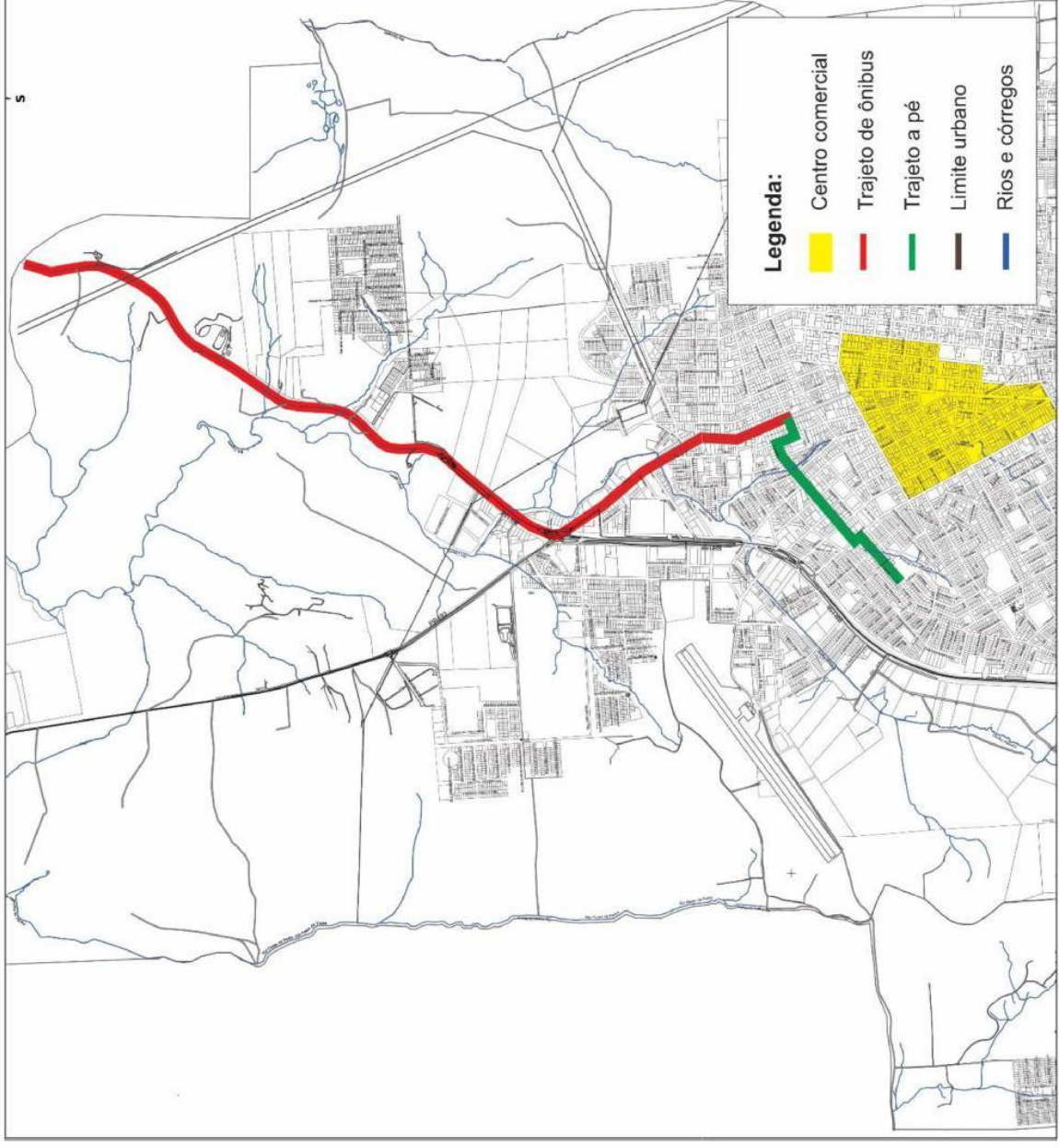
Devido à escala intercalada e com o percurso variado, os usuários sentiam muitas dificuldades e diante de tantas reclamações, em 2014, ocorreram várias modificações. Atualmente o revezamento entre as duas empresas é mantido, porém, agora em dois dias consecutivos a LP oferta o serviço e no terceiro dia é a vez da Transangelo. Vale ressaltar que o trajeto foi padronizado, os ônibus passam todos os dias pelos mesmos pontos, nos mesmos horários, segundo Rita (2015), às 6:30, 11:00, 18:00 e 22:00 horas.

Além dos transtornos causados pelo revezamento das empresas até 2014, os usuários precisavam conviver com os atrasos dos motoristas. Rita cita que, “[...] um dia, fiquei plantada lá. Disseram, que passaram 1 hora mais tarde” (RITA, 2015). Nesse dia, ela precisou contratar um táxi para deixá-la em seu trabalho, o que acarretou despesas extras que não foram reembolsadas. Com a padronização adotada para a linha, hoje, os atrasos não ocorrem mais, os ônibus são pontuais e chegam ao destino em média em 35 minutos (RITA, 2015).

O obstáculo mais significativo apontado por Rita, é a longa distância que ela precisa percorrer para chegar ao ponto de embarque, que fica a 1.7 km de sua casa. A linha utilizada por ela passa apenas por pontos estratégicos, seguindo a Avenida Tupi, mas, como a trabalhadora reside no bairro Sambugaro, precisa ir a pé passando por outro bairro até chegar à Avenida. Esse trajeto é realizado às 06:10h da manhã, pois ela deve embarcar no lotação às 06:30h, ainda com a escuridão da noite (RITA, 2015).

Rita não têm outra alternativa para chegar até o ponto de embarque, o ideal seria se houvesse TPC que partisse do bairro até o centro, para depois ela embarcar no ônibus com destino ao Distrito, entretanto esse horário da manhã não há demanda suficiente para disponibilização de mais uma linha.

O percurso realizado a pé por Rita pode ser verificado no Mapa 15, assim como o trajeto realizado com o TPC. Em verde são destacadas as treze quadras até chegar ao Ponto e o trajeto em vermelho é o realizado com o TPC.



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

UNIOESTE

Título: Trajetos a pé e de ônibus da Trabalhadora

Autor: Pollyana Poletto

Organização: Rita 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

Mapa 15

Página: 121

Apoio: Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior

UNIOESTE

Entretanto, não foi possível demarcar todo o trajeto, pois o mapa contém apenas a delimitação da cidade de Pato Branco e o Distrito de Nova Espera fica localizado nos limites do município.

No mapa, também podemos observar a distância percorrida por Rita a pé de sua residência até o centro principal. Ela relata que deixa de utilizar o TPC quando necessita deslocar-se até o centro, pois, segundo ela, “Pra nós não compensa pegar a lotação aqui atrás de casa, porque até dar a volta nos bairros eu já cheguei no centro a pé” (RITA, 2015). Da sua residência até a praça central são 2 km (aproximadamente dezesseis quadras), mas, independentemente da distância ela acredita que chega mais rápido a pé do que se utilizar o TPC; além disso, ela pode economizar recursos já que considera alto o preço das passagens para seu orçamento (RITA, 2015).

Quando questionada sobre a infraestrutura dos pontos, Rita relata que o ponto onde embarca em Pato Branco localizado na Avenida Tupi (nas proximidades do Posto Patinho), oferece boas condições de uso. Podemos perceber na Foto 24 que ele possui o mesmo padrão estabelecido no restante da avenida, com proteção para a chuva, encosto e calçadas com boas condições. Rita ressalta que ao contrário desse ponto, o localizado no Distrito está em péssimas condições e, em alguns casos, têm apenas uma placa com a indicação de parada de TPC (RITA, 2015).

Conforme já relatado, o deslocamento de Rita de Pato Branco para Nova Espera é realizado através do TPC, porém, o retorno é realizado com transporte interurbano. A empresa Brantur estruturou uma linha interurbana verificando a falta de transporte entre os municípios de Coronel Vivida e Pato Branco (distantes 43km).

A empresa tem ofertado o serviço cobrando a mesma tarifa paga pelos usuários de TPC, ou seja, R\$2,60 (dois reais e sessenta centavos). A diferença está no fato de que a empresa não disponibiliza equipamento eletrônico de telemetria, o que impede que os usuários paguem com seus cartões de bilhetagem eletrônica. Mesmo assim Rita prefere voltar com a Brantur, pois, segundo ela, os horários são condizentes com suas necessidades. Ela sai do trabalho às 15 horas e embarca no ônibus às 16 horas. Se fosse utilizar o TPC precisaria esperar até às 18:00, pois os horários são limitados. Outro ponto positivo é que, voltando com a Brantur, ela desembarca a três quadras de sua casa, no ponto da rodoviária municipal, o que encurta, e muito, o trajeto realizado a pé.

Foto 24. Ponto de embarque/desembarque da avenida Tupi, Próximo ao Posto Patinho



Fonte: Trabalho de campo, julho de 2015.

Apesar de relatar todos esses empecilhos, a trabalhadora não procura informar o Poder Público ou as empresas sobre os problemas constatados, pois, segundo ela, pouco resolve, além do mais para buscar melhorias é necessário tempo para participar de reuniões e debates, e isso é algo escasso para ela (RITA, 2015). Argumenta que já chegou a entrar em contato com o DEPATRAN, para registrar o atraso de uma hora em uma das linhas que utilizava e enfatiza que se algo ocorrer prejudicando o seu deslocamento de forma drástica procurará informar o Poder Público, bem como reivindicará seus direitos (RITA, 2015).

É lamentável o fato de Rita não expor formalmente para o Poder Público, bem como para as empresas as suas reclamações. Se todos os usuários tivessem consciência de que suas opiniões sobre o TPC poderiam contribuir para melhorar o setor, talvez os mesmos se manifestariam. Todavia, além de não formalizarem as reclamações, muitos não conhecem os direitos que possuem, portanto não fazem reivindicações para a efetivação dos mesmos.

Sueli (2015), a outra trabalhadora entrevistada, também não faz reclamações diante dos problemas constatados no TPC, mas relata que conversa informalmente com o representante do seu bairro, o qual leva em consideração as manifestação dos moradores para elaborar a pauta de reivindicações que é encaminhada ao Poder Público.

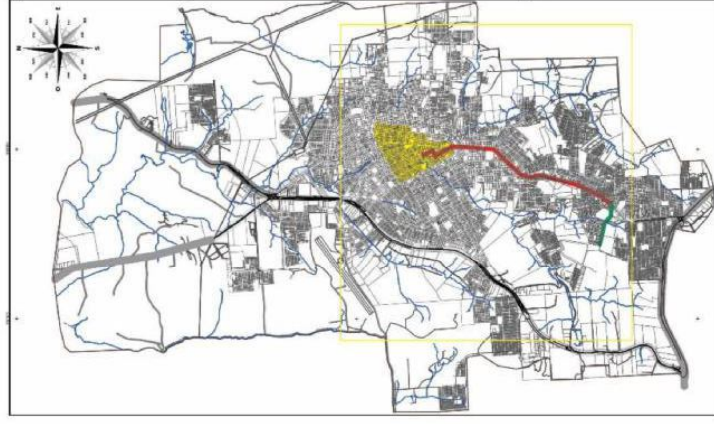
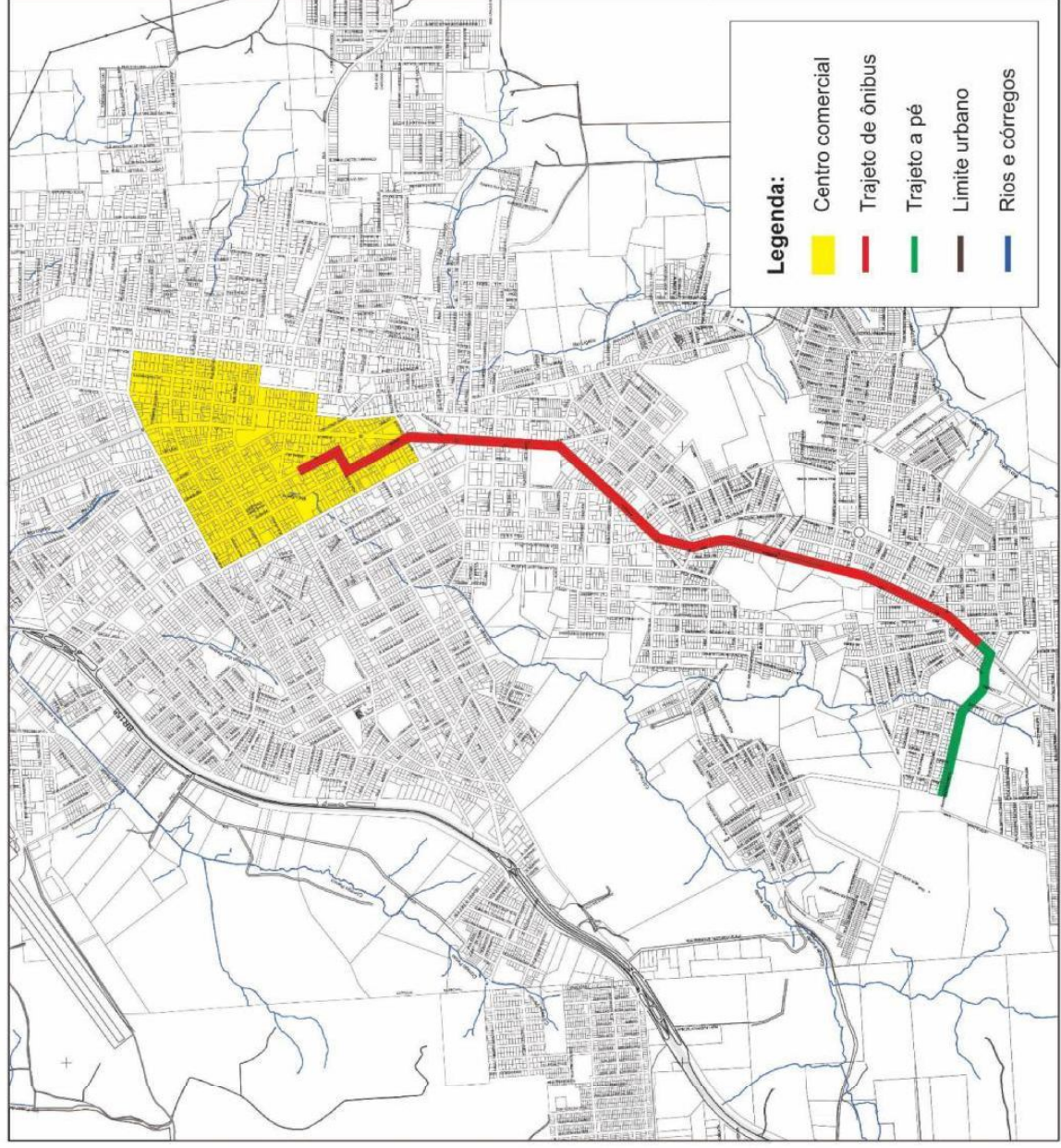
A trabalhadora reside na periferia, no bairro São Roque (Mapa 6). Apesar de sua residência estar próxima ao subcentro da Avenida Tupi, ela dirige-se ao centro principal para realizar todos os seus afazeres, desde ir ao mercado, banco, compras, médico, etc. Ela utiliza o TPC, para ir ao trabalho todos os dias, incluindo sábados e domingos (faz escala no trabalho) e também para o lazer. No Mapa 16 é possível observar o percurso realizado com o TPC que sai da Avenida Tupi com destino ao centro, e também o trajeto que ela percorre a pé até chegar ao ponto (SUELI, 2015).

Ela precisa caminhar aproximadamente oito quadras para chegar ao ponto de embarque, pois, segundo ela “[...] o lotação só sai do bairro às 13:00h, aí tenho que caminhar até a avenida para pegar o que passa às 12:40h” (SUELI, 2014). A linha que percorre o bairro passando próximo à casa de Sueli não pode ser utilizada por ela, pois precisa estar no serviço às 13 horas e o lotação passa pelo bairro às 13 horas, assim, necessita caminhar até a Avenida Tupi onde os ônibus são mais frequentes.

Nos finais de semana, as linhas que entram no bairro São Roque são ainda mais escassas. Aos sábados é possível embarcar no lotação, dentro do bairro apenas até o meio dia e nos domingos não há oferta do serviço. “[...] se você quiser passear no domingo só se tiver um carro, porque o lotação não passa, ou você vai lá na avenida” (SUELI, 2015).

Com relação à tarifa, Sueli acredita que o preço de R\$ 2,60 não seja justo, pois, segundo ela, “[...] se a pessoa andar dez minutos ou uma hora, ela paga a mesma tarifa” (SUELI, 2015). Ela destaca que, algumas vezes, é necessário entrar num ponto e desembarcar no próximo e, mesmo assim, tem que pagar a tarifa cheia. Segundo ela, a integração através do cartão não funciona, pois, apenas em alguns pontos é possível trocar de ônibus.

As argumentações de Sueli são compreensíveis, pois, de certa forma, é “injusto” que se pague igualmente por percursos distintos, entretanto, atualmente é inviável e utópico pensar num sistema que cobre do indivíduo apenas o percurso em quilômetros. Além disso, a delimitação das linhas que possibilitam a integração é uma forma de controle do Poder Público e das empresas para que os usuários utilizem a integração apenas para o deslocamento de “ida ou volta” de um trajeto.



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: Trajetos de ônibus da Trabalhadora Sueli

Autor: Pollyana Poletto

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 16

Página: 125

Apoio: Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior

CAPIES

Além das argumentações citadas por Sueli, ela acredita que os pontos de embarque/desembarque no bairro estão em condições precárias. Apesar de não fazer uso do ponto que está localizado no bairro, ela relata que a infraestrutura deveria ser melhorada, pois, nos dias chuvosos e com vento os usuários acabam se molhando por falta de proteção, e, nos dias ensolarados, sofrem com o calor. A Foto 25 retrata uma senhora e um menino que estão fora do ponto de TPC, tentando se esconder do sol (SUELI, 2015).

Novamente percebemos que, nos bairros mais afastados do centro, as condições dos pontos deixam a desejar. Isso significa que os segmentos que residem nas proximidades do centro ou nas imediações da Avenida Tupi têm acesso a pontos com uma melhor infraestrutura, já a população residente nas demais áreas é prejudicada pela falta de investimentos nos pontos, os quais deveriam ser estruturados pelo Poder Público.

Foto 25. Ponto de embarque/desembarque do bairro São Roque, rua Taubaté



Fonte: Trabalho de campo, julho de 2015.

Na sequência, relataremos as dificuldades vivenciadas por dois desempregados residentes na periferia, quando eles se deslocam pela cidade por meio do TPC (não foi possível encontrar um desempregado, que resida no centro e utilize o TPC).

3.6 Desempregados

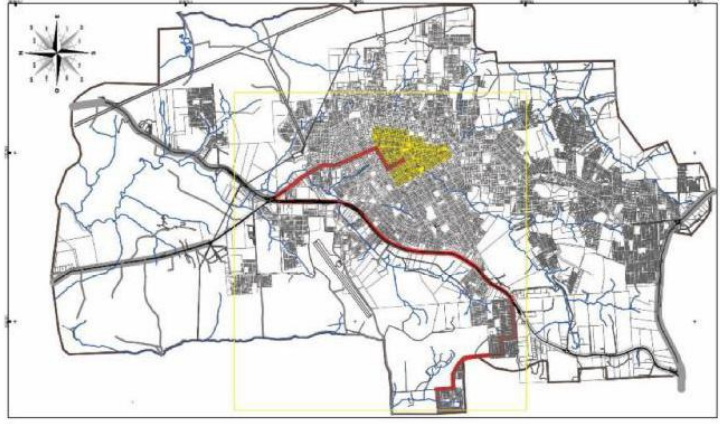
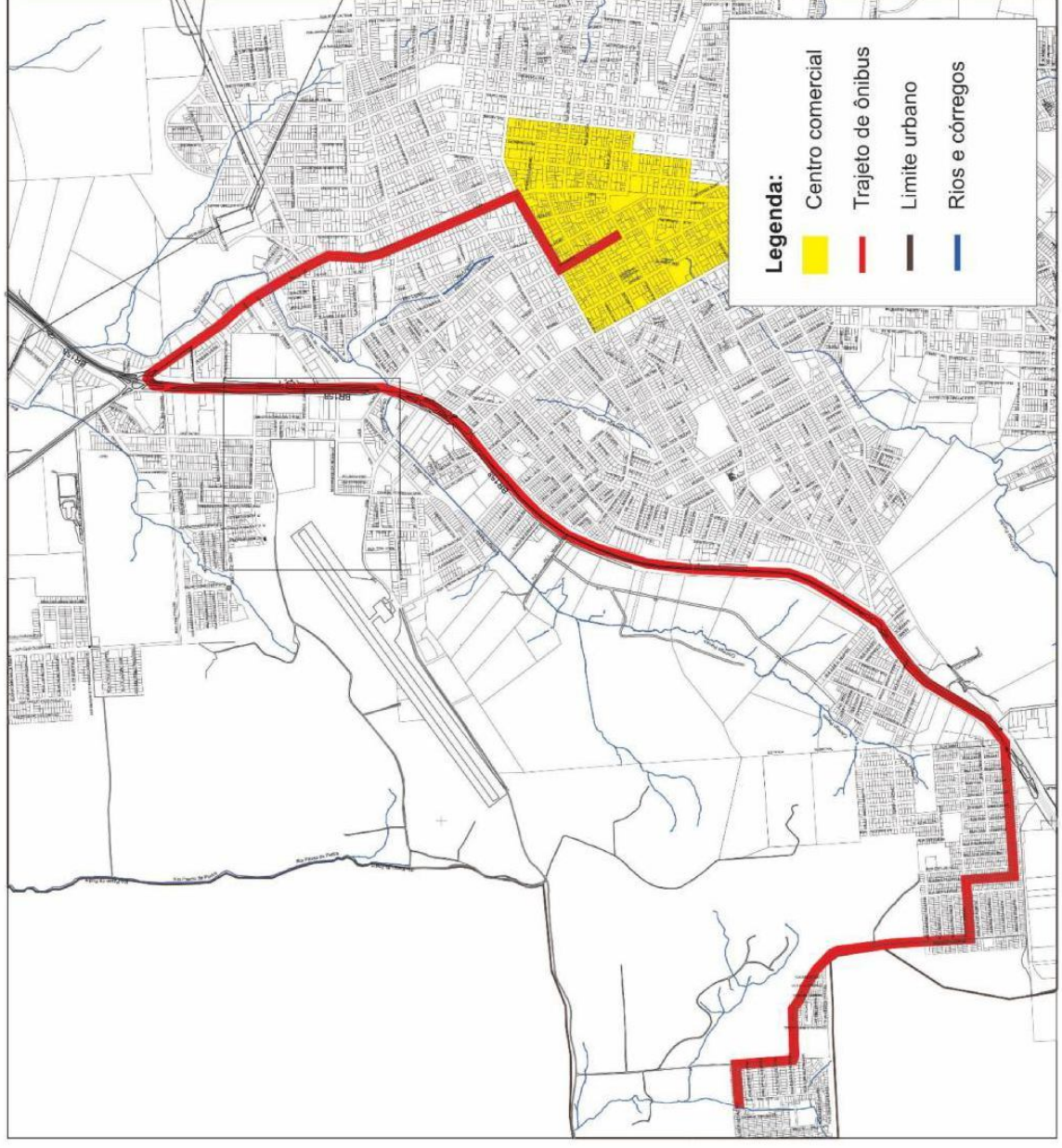
Neste item, apresentaremos as principais dificuldades encontradas por duas pessoas que, no momento, estão desempregadas. Uma delas está à procura de serviço e a outra optou por ficar em casa alguns meses, devido a suas condições de saúde. A nossa intenção, ao entrevistá-los, é perceber as dificuldades encontradas nos deslocamentos realizados para procurar um emprego, bem como para as demais atividades cotidianas.

Em todos os perfis procuramos selecionar pessoas de gêneros diferentes e que residissem em áreas distintas (centrais ou periféricas), porém, em relação aos desempregados não foi possível (de acordo com o tempo disponível para a realização das entrevistas) localizar dois desempregados que morassem em distintas áreas da cidade. Por isso, neste perfil, teremos uma mulher e um homem, ambos residentes na periferia da cidade.

A mulher desempregada é Maristela, tem 37 anos e reside com seus filhos no bairro São João (Mapa 6), um dos mais distantes do centro principal, cerca de 8km. Próximo dessa área, cerca de 3km, encontra-se o subcentro do bairro Planalto, onde são ofertados serviços e comércios variados, porém, para chegar ao subcentro é necessário percorrer uma distância considerável necessitando a utilização do TPC. Diante desse fato, os moradores do Bairro São João preferem deslocar-se até o centro principal, e argumentam: já que é preciso pagar uma passagem para ir ao subcentro do bairro Planalto, é preferível pagar essa mesma tarifa e ir até o centro principal, onde os preços das mercadorias são baixos e os serviços são mais diversificados (MARISTELA, 2015).

A desempregada relata que utilizava o TPC todos os dias para ir ao trabalho, agora ela utiliza apenas duas vezes por mês, para fazer compras, ir ao médico, receber o seguro desemprego, pagar contas nos bancos e ir à Agência do Trabalhador, em busca de novo emprego. O tempo gasto para realizar esse percurso é cerca de 35 minutos; considerando as paradas necessárias durante o caminho, ela considera que o tempo gasto é satisfatório (MARISTELA, 2015).

No Mapa 17, é possível verificar o trajeto percorrido atualmente por Maristela através do TPC. Como percurso realizado a pé é considerado curto, ele não está no mapa.



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: Trajeto de ônibus da Desempregada
Maristela

Autor: Pollyana Poletto
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
Mapa 17

Numeração: 128
Página: 128

Agosto: Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior
CAPEs

Ao mesmo tempo que Maristela considera satisfatório o tempo gasto com os deslocamentos de seu bairro até o centro, acredita que os horários de oferta do TPC são insuficientes para a população da área onde reside (MARISTELA, 2015). Os ônibus passam no bairro apenas às “6:00, 6:45, 7:30, 8:15 e 10:00 da manhã e 12:00, 16:30, 18:00, 19:00 e 22:00 horas da noite, é muito pouco” (MARISTELA, 2015).

De acordo com a entrevistada são 10 horários disponibilizados para a população do bairro. Acreditamos serem suficientes para suprir a demanda durante o dia, entretanto à noite deveria ser concedido pelo menos um horário de volta ao bairro às 23:30 h, pois as aulas em universidades, faculdades e cursos técnicos terminam em torno das 23 horas. Assim, jovens e adultos poderiam retornar às suas residências, sem maiores dificuldades.

Os horários ofertados durante o dia geralmente estão lotados, principalmente às 16:30h e às 18:00h, de acordo com Maristela (2015), pois é o horário de retorno da população ao bairro de moradia. Ela destaca que, quando trabalhava, na maioria das vezes precisava voltar em pé todo o trajeto e, quando conseguia um lugar para sentar-se, cedia-o aos idosos. Ela ainda ressalta:

Eu acho um absurdo nós vim do trabalho cansada, daí vem aqueles véinho dos baile dos idoso e ainda tem que dá lugar para eles. Nós, o dia inteiro trabalhando, daí veio o senhor e falou ‘ai que dor nas pernas’, eu levantei pra dar o lugar, daí ele falou ‘dancei a tarde inteira’. Olhei pra ele e falei, ‘pode levantar do meu banco aí’ (MARISTELA, 2015).

A visão de Maristela sobre o direito dos idosos é bastante equivocada, pois deve ser assegurado uma quantidade mínima de assentos no TPC, independente das atividades por eles realizadas. A questão principal é que os ônibus encontram-se lotados diariamente, por isso faltam bancos para os idosos e, num ato de respeito, os demais usuários cedem seus lugares. Esse problema não será resolvido com a extinção das prioridades aos idosos, mas com o aumento de veículos nos horários de maior movimento.

Com relação ao bilhete eletrônico, Maristela relata que, quando estava trabalhando, fazia uso do cartão, mas, hoje diante do fato de usar o transporte apenas duas vezes por mês, não compensa fazer a recarga. Segundo ela, é preferível pagar os dez centavos a mais que caminhar até o ponto de recarga (MARISTELA, 2015). Se houvesse a descentralização dos pontos de recarga, a população teria mais possibilidades e não iria pagar os 10 centavos a mais, só para não precisar caminhar até a loja, no centro, para recarregar o cartão.

Ainda sobre a tarifa, ela considera R\$2,70 caro demais, “Eu acho bastante, para ir daqui ali só” (MARISTELA, 2015). Ela ressalta que o percurso percorrido pelo TPC não é condizente com o valor da tarifa paga pelos usuários.

Maristela complementa que, além da tarifa ser alta, a oferta do serviço não é satisfatória, destacando, além da superlotação dos ônibus, a precariedade dos pontos de embarque/desembarque. Como cobertura do ponto está toda furada (por meio das ações de vândalos que utilizaram facões para depredar a estrutura), toda vez que chove, é necessário ficar em baixo do ponto com guarda-chuvas, pois as goteiras são diversas (MARISTELA, 2015). Nas Fotos 26 e 27, podemos observar que as calçadas não são adequadas e estão sujas, pois não há manutenção e o teto está furado não havendo proteção contra chuva.

Ao concluir a entrevista, Maristela atribui nota 3 (de 0 a 10) para a oferta do TPC no bairro, pois muitas coisas devem ser melhoradas para que todos fiquem satisfeitos. Todas as dificuldades relatadas por ela deixam de ser compartilhadas com os demais moradores do bairro, mas a mesma não demonstra interesse em frequentar reuniões da associação do bairro, o que dificulta a sociabilidade e a compreensão do direito à cidade, a partir das distintas visões e percepções daqueles que vivenciam os mesmos problemas (MARISTELA, 2015).

Foto 26. Ponto de embarque/desembarque do bairro São João, rua Sadi Bertol



Fonte: Trabalho de campo, julho de 2015.

Foto 27. Cobertura precária no ponto de embarque/desembarque do bairro São João, rua Sadi Bertol



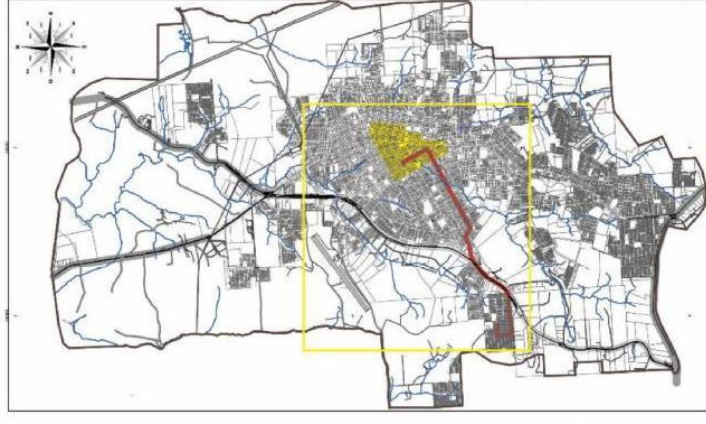
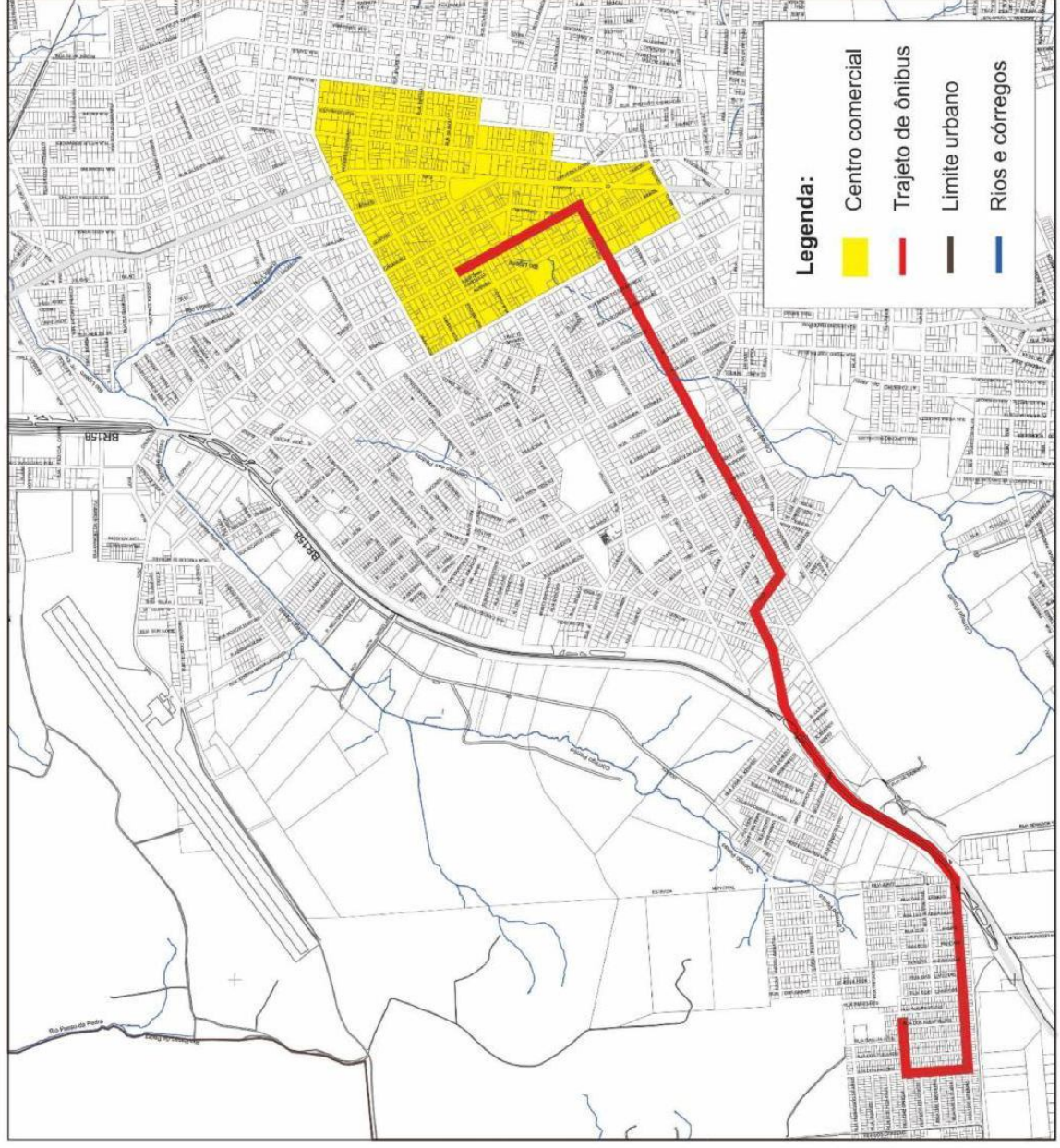
Fonte: Trabalho de campo, julho de 2015.

Assim como Maristela, o outro desempregado, Sírío, também reside na periferia, no bairro Planalto (Mapa 6), próximo ao bairro em que ela reside. O Planalto possui características de subcentro, ofertando diversos tipos de serviço, entretanto, Sírío prefere dirigir-se ao centro para realizar seus afazeres mensais como: comprar remédios (que não consegue adquirir na farmácia do posto do bairro), consultar, ir ao banco e também fazer compras, pois, segundo ele, os preços das mercadorias no comércio do subcentro são mais altos (SÍRIO, 2015).

Todos os deslocamentos de Sírío e sua esposa são feitos através do TPC. Eles dirigirem-se ao centro principal no período da manhã, pois consideram ter menos movimento de pessoas nas lotações, porém, para voltar à residência no período entre onze e meio-dia, eles enfrentam ônibus lotados. Como ele mesmo ressalta, nesses horários considerados de pico “[...] fica difícil, é muito cheio” (SÍRIO, 2015).

O tempo de deslocamento de seu bairro até o centro, segundo ele, varia em torno de 20 minutos, percorrendo aproximadamente 4km até o destino. Segundo ele, os ônibus em geral, são pontuais, mas alguns acabam atrasando e quando isso ocorre, Sírío atribui à falta de competência dos funcionários (SÍRIO, 2015).

No Mapa 18, podemos verificar o percurso de Sírío de seu bairro até o centro principal, onde realiza suas atividades. O percurso realizado a pé é mínimo, cerca de uma quadra, por isso não foi detalhado no mapa.



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: Trajeto de ônibus do Desempregado Sirio

Autor: Pollyana Poletto

Organização: Raquel Alves de Meira

Fonte do mapa: Prefeitura Municipal e Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Patro Branco/PR (2011)

Escala: 1: 2000

Fonte dos dados: Trabalhos de campo 2014/2015

Ano: 2015

Numeração: Mapa 18

Página: 132

Apoio: Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior

CAPEs

O que preocupa Sírío são as más condições dos pontos no seu bairro. Ele destaca que: “Devia ter um lugar para sentar. Às vezes ficamo um tempo esperando o ônibus, todos de pé. Os dia que chove com vento, molha tudo o pessoal. A iluminação também é ruim de noite pra quem precisa pegar o ônibus é até perigoso” (SÍRIO, 2015).

A Foto 28 mostra as características do ponto que o senhor Sírío descreve: nela, percebemos a falta de manutenção por parte da Prefeitura, pois a estrutura está enferrujada e muito suja, há também uma falta de zelo por parte de algumas pessoas, pois é possível verificar pichações ao fundo.

O Poder Público deveria preocupar-se com a qualidade dos serviços ofertados no bairro, já que ali reside uma quantidade significativa de pessoas e a maioria delas utiliza o TPC. Seria importante também investir em infraestruturas que possibilitassem uma comodidade aos usuários, enquanto esperam seus ônibus e não idealizar essas áreas apenas como espaços de passagem.

Foto 28. Ponto de embarque/desembarque do bairro Planalto, rua das Garças



Fonte: Trabalho de campo, julho de 2015.

Ainda sobre os pontos de embarque/desembarque, SÍRIO sugere que faria diferença no dia-a-dia dos usuários a instalação de tabelas com os horários e as linhas dos ônibus que passam pelas respectivas paradas, pois algumas pessoas deixam de utilizar o transporte pelo fato de não terem essas informações (SÍRIO, 2015). Ele destaca que: “As empresas deviam fazer tabelinhas dos horários e distribuir pro povo ou colar no próprio ponto. Lá em Guaíba onde nós morava, tu chegava em qualquer lugar, tinha tabela e se não tivesse você pedia e eles te davam a tabela” (SÍRIO, 2015).

Conforme já citado em outros momentos, uma parcela da população não utiliza o TPC devido à falta de informações. A sugestão de SÍRIO ajudaria a resolver esse problema, podendo atrair novos usuários para o TPC.

De forma geral, é nítida a precariedade da oferta do TPC nas periferias se comparado com o centro principal. No caso do bairro São João e do Planalto, a empresa de transporte é a mesma, e por isso algumas características relatadas são semelhantes: atrasos dos ônibus, superlotação em algumas linhas, falta de informações e a precariedade dos pontos de embarque/desembarque.

Na sequência, destacaremos o relato de dois deficientes físicos que não fazem uso do TPC. Segundo eles, o serviço é precário e não possibilita condições adequadas de mobilidade e acessibilidade para quem possui necessidades especiais.

3.7 Deficientes físicos

Os relatos a seguir são de pessoas que possuem restrições de mobilidade. Uma delas nunca fez uso do TPC e a outra utilizou por nove anos.

Eloir é cadeirante há 10 anos e, durante todo esse tempo, nunca utilizou o TPC da cidade, pois ele faz uso de seu próprio automóvel adaptado. A principal justificativa é que a acessibilidade proporcionada aos cadeirantes não é plena e, segundo ele, isso dificulta até para arrumar emprego. Atualmente, Eloir não trabalha, é responsável pela presidência da Associação dos Deficientes Físicos de Pato Branco. Ele relata que todos os deficientes associados possuem a mesma opinião sobre o TPC, e não fazem uso desse serviço.

O bairro em que Eloir reside é o Bonato (Mapa 6), onde a oferta do TPC com veículos adaptados não é proporcionada à população. O ponto mais próximo de sua casa fica a oito quadras e, para chegar até ele, é necessário percorrer um morro declivoso, o que dificulta o seu deslocamento (ELOIR, 2015). Para ir até o ponto da Avenida Tupi, onde passam os ônibus adaptados, ele precisa percorrer um trajeto maior ainda. Diante disso, o entrevistado faz a seguinte sugestão:

O ônibus podia entrar aqui uma ou duas vezes por dia. Mas não, é que nem na Cantu, o ônibus podia passar de hora em hora lá [...] mas o povo que trabalha lá para cima precisa dar os pulo. A Cantu tem que fretar ônibus para os funcionários porque não tem ônibus que atenda lá. E o povo que trabalha lá fica como? (ELOIR, 2015).

Ao fazer menção à empresa Cantu, Eloir refere-se a uma empresa de grande porte que emprega grande quantidade de trabalhadores e localiza-se na porção Sul da cidade, aproximadamente a 9km do centro. Essa empresa freta ônibus para transportar os trabalhadores, pois o TPC não chega a essa área. Assim, os funcionários possuem restrições de mobilidade e em alguns casos, quando precisam sair da empresa em horários diferentes dos ofertados pelos ônibus fretados, precisam pagar táxi, utilizar transporte individual ou conseguir carona para chegar ao centro.

Assim como a Cantu, outras empresas na cidade possuem a mesma estratégia de transporte dos funcionários devido à ineficácia do TPC. Além das áreas em que se localizam as empresas, alguns bairros também possuem horários limitados, exemplo citado por Eloir é do “[...] bairro Bancários, lá o ônibus não vai, porque todo mundo tem carro. Mas e as domésticas que trabalham lá, como ficam? O servente de pedreiro que tem que trabalhar lá, que precisa vir da zona Sul, como que fica?” (ELOIR, 2015). A citação expressa a visão crítica de Eloir que, muitas vezes, não é considerada pela população em geral.

No bairro Bancários, como citou o entrevistado, a população residente possui um poder aquisitivo maior, deslocando-se de carro particular para as diferentes áreas da cidade. Entretanto, independente da renda da população residente na área, é necessário levar em consideração os demais segmentos que necessitam acessar o bairro cotidianamente. Essas pessoas são os jardineiros, os motoristas, as babás, as empregadas domésticas, entre outros profissionais que, muitas vezes, residem nas áreas periféricas ou distantes desse bairro e precisam de um meio de deslocamento para chegar ao trabalho. Assim, se o TPC não for ofertado, pode haver complicações nos deslocamentos desses trabalhadores, comprometendo as suas atividades.

O ponto central dessa questão é que, em Pato Branco, o TPC não é tido pelos segmentos de maior poder aquisitivo como positivo; para eles, esse meio de transporte deve servir apenas aos segmentos de menor poder aquisitivo e por isso fazem questão que o mesmo não seja ofertado nos seus bairros. Eloir faz uma comparação entre a utilização do TPC em Pato Branco e em Brasília: “O povo aqui não tem o hábito de andar de ônibus. Lá em Brasília o cara engravatado de terno bunitinho com a pastinha na mão, embarca no busão. Mas aqui, em Pato Branco, não, ele vai andar poucas quadras mas vai de carro” (ELOIR, 2014).

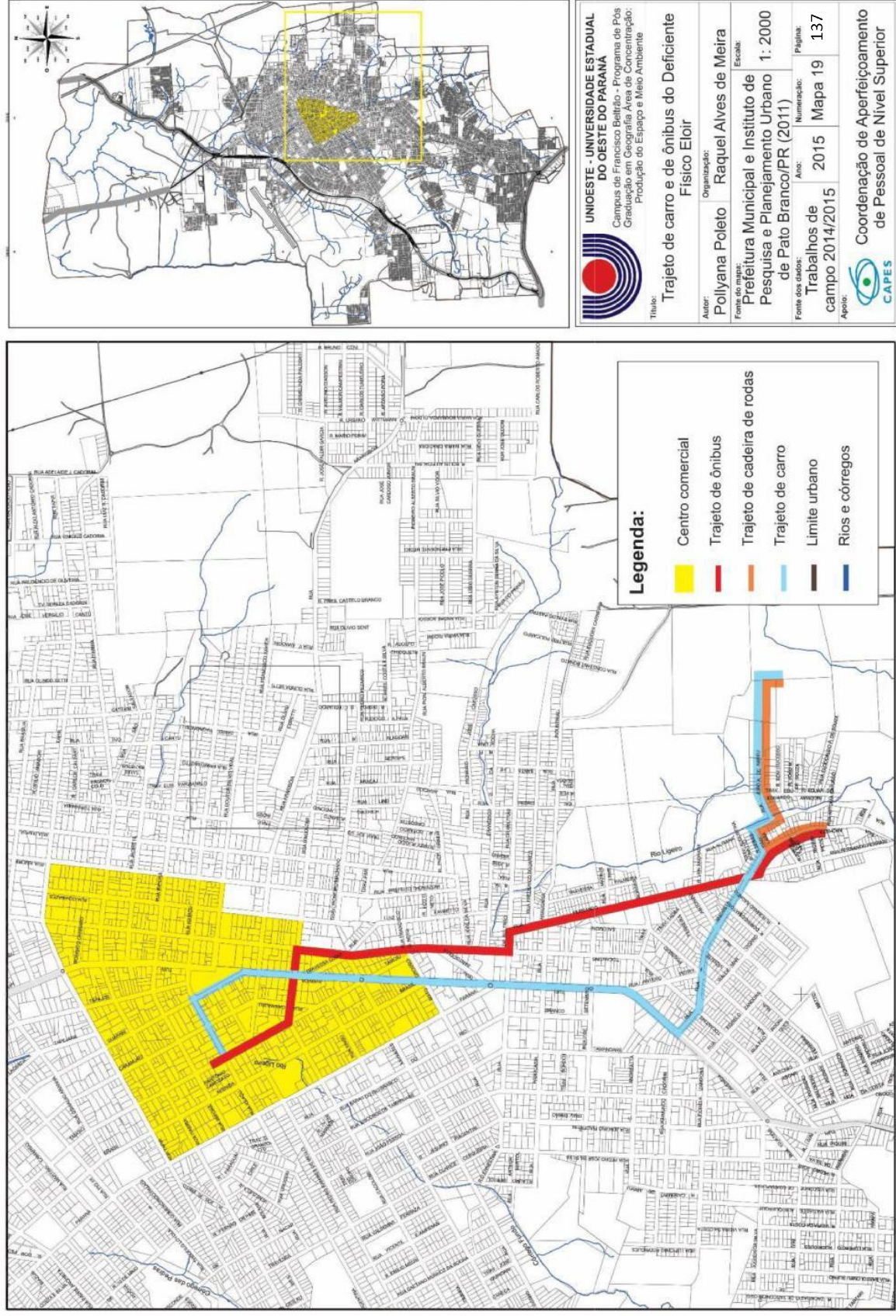
A leitura da sociedade realizada por Eloir não é compartilhada pelo restante da população. Em Pato Branco, a utilização do TPC é vista pelos diversos segmentos como um meio de transporte fracassado e, portanto, utilizável apenas para quem não tem condições de adquirir seu próprio automóvel.

Essa ideia deve-se principalmente à precariedade e ineficiência do TPC nos últimos anos, o que acabou desestimulando sua utilização e ao aumento na aquisição de carros particulares, devido ao crédito facilitado e a diminuição dos impostos. Assim, a leitura da maioria das pessoas é que os veículos particulares oferecem mais conforto e segurança diante das condições oferecidas no TPC, o que acarretou um aumento muito significativo na aquisição de automóveis particulares e, conseqüentemente, ampliou os congestionamentos.

Os deficientes físicos também foram motivados a adquirir automóveis através de vantagens como isenção de alguns impostos, Eloir informou que seu carro foi adquirido por meio dessas facilidades. Entretanto, ressalta que só utiliza o carro por falta de opção, pois, se fosse proporcionando a todos uma acessibilidade plena à cidade, ele, sua mulher e o filho se deslocariam de ônibus, como ele mesmo enfatiza “Seria um carro a menos no centro” (ELOIR, 2015).

Infelizmente, apenas uma parte dos ônibus são adaptados para cadeirantes, e Eloir necessita deslocar-se diariamente, o que inviabiliza a utilização de TPC. Seus deslocamentos são realizados para levar e buscar seu filho na escola, ir ao banco, realizar compras nas mais variadas lojas, ir ao supermercado, ao posto de saúde, farmácia, dentista etc. A esposa dele não pode auxiliá-lo nos afazeres cotidianos, pois ela trabalha o dia todo (ELOIR, 2015).

Com a intenção de observar os trajetos de Eloir até o centro, elaboramos o Mapa 19, para demonstrar o percurso realizado com o carro particular da família e também o “suposto” trajeto a ser realizado pelo TPC se Eloir pudesse utilizá-lo. Ao analisarmos o mapa, percebemos a volta maior que Eloir deveria percorrer se utilizasse o TPC, além disso, ele precisaria percorrer várias quadras a pé em ruas com alta declividade até chegar ao seu destino. Diante dos motivos apresentados por ele, o carro particular é a melhor opção para os seus deslocamentos, e o direito de estacionar seu veículo em vaga preferencial em locais estratégicos facilita ainda mais seu dia-a-dia.



Com relação à estrutura dos pontos de embarque/desembarque no bairro Bonato, eles estão precários e não proporcionam acessibilidade aos cidadãos em geral, quanto mais aos deficientes. A Foto 29, retrata a falta de estrutura do ponto, na rua Anchieta, onde há apenas uma placa indicando a sua localização, a calçada e a cobertura não existem e os usuários precisam aguardar o TPC em meio ao mato.

O ponto mais próximo da casa de Eloir pode ser observado na Foto 30. Ele destaca algumas condições para que o ponto fosse mais acessível, principalmente para os cadeirantes: “Deveria ter calçadas boas, também o rebaixamento do meio fio pra descer e subir com a cadeira e ser um ponto fechado, porque quando tem chuva com vento tem que usar guarda-chuva embaixo do ponto, [...] teria que ser um ponto de vidro fechadinho, com mapa, com os horários” (ELOIR, 2015).

Os aspectos citados por Eloir são apenas um fragmento do problema. Segundo ele, a solução para o TPC é mais complexa e exige que investimentos sejam feitos com pressa, melhorando o setor (ELOIR, 2015), para que haja a adesão de mais usuários. “É claro que, no início, os usuários não vão sustentar as linhas, mas com o tempo a coisa vai ganhando corpo, é tudo uma questão de adaptação[...]” (ELOIR, 2015). Ele admite que, logo após a melhoria do transporte, não haverá uma súbita adesão da população, por isso os lucros vão demorar um pouco a surgir, mas com o tempo a visão da sociedade sobre esse meio de deslocamento mudará e uma grande quantidade de pessoas passará a utilizá-lo.

Além disso, Eloir acredita que a nova licitação para operação do TPC possa modificar a realidade na cidade, pois a nova gestão poderá acabar com o monopólio existente nesse setor há mais de 50 anos. “Está na hora mesmo de alguém entrar e acabar com essas empresas, pois cada uma tem um lado da cidade, não tendo concorrência entre elas” (ELOIR, 2015).

A nova licitação também traz esperança para Emauele que, durante nove anos, utilizou o TPC para locomover-se por Pato Branco. Durante esse período ela enfrentou diversos problemas ao deslocar-se, alguns tão graves que foi necessário mover um processo contra a empresa que disponibiliza o serviço. Por esse fato Emanuele preferiu deixar de utilizar o transporte na cidade e, hoje, utiliza apenas o carro particular para todas as suas atividades.

Foto 29. Ponto de embarque/desembarque do bairro Bonato, rua Anchieta



Autora: POLETTTO, Pollyana.

Fonte: Trabalho de campo, junho de 2015.

Foto 30. Ponto de embarque/desembarque do bairro Bonato, rua Fernando Ferrari



Fonte: Trabalho de campo, julho de 2015.

A entrevistada Emanuele possui dificuldades de locomoção e anda com auxílio de muletas; seu maior obstáculo é subir e descer escadas, por isso a dificuldade para utilizar o TPC. Entre os anos de 2003 até 2011 Emanuele realizou todos os seus deslocamentos de transporte público enfrentando inúmeras dificuldades no embarque e desembarque.

A escolha pelo TPC para realizar seus deslocamentos ocorreu porque Emanuele conseguiu um emprego no Batalhão de Polícia Militar de Pato Branco em 2003, portanto precisava deslocar-se cotidianamente para esse local. Devido à ausência de carro particular, ela optou pelo TPC,

Nessa época, Emanuele contava com o auxílio de sua mãe que a ajudava subir e descer dos ônibus, pois não havia frota adaptada para cadeirantes. Apesar de não se sentir independente quando utilizava o TPC, ela considera que foi o período que menos sofreu com o transporte, devido a ajuda de sua mãe. Os problemas começaram em 2004, quando ela mudou-se para o centro principal. Ela desejava realizar todos os seus afazeres, independente da ajuda de sua mãe. Entretanto, logo no primeiro dia, na sua nova área de residência, ela percebeu que não seria nada fácil se deslocar com autonomia, por meio do TPC.

Nas primeiras vezes em que embarcou no ônibus, o motorista solicitou que ela entrasse sempre pela porta da frente, para poder ajudá-la. No entanto, após algumas semanas sendo amparada pelo motorista, aconteceu o seguinte fato:

[...] um dia ele chegou para mim e falou ‘olha a partir de amanhã eu não posso mais te ajudar. Então, amanhã se não tiver alguém aqui para te ajudar a subir no ônibus, eu não vou te levar’. Daí eu falei que não iria ter ninguém para me ajudar. ‘Não sou eu que tenho que me virar para entrar no ônibus é a empresa que precisa me dar acessibilidade’ (EMANUELE, 2015).

Emanuele é uma pessoa muito bem informada e, conhecendo seus direitos, argumentou que o transporte para todas as pessoas era uma obrigação da empresa. Mantendo seu discurso, no dia seguinte, ela estava no mesmo ponto, novamente sozinha, e quando o motorista parou o ônibus, ele disse: “Como te falei ontem, eu não posso mais te ajudar” (EMANUELE, 2015). Nesse momento, ela entrou em desespero e telefonou para seu chefe para avisá-lo que iria se atrasar, explicando o motivo. Seu chefe, que além de militar, é advogado, dirigiu-se à empresa para questionar o motivo de se recusarem a transportá-la.

Segundo Emanuele, após a conversa entre seu chefe e o representante da empresa, houve um acordo entre as partes. O representante considerou que a atitude do funcionário havia sido desrespeitosa e comprometeu-se que ela seria transportada, de forma eficiente e com segurança (EMANUELE, 2015). Ela considera que esse compromisso, assegurado pela empresa, foi, de certa forma, bom para ela, pois resolveria seu problema, mas, ao mesmo tempo, era ruim, pois só ocorreu devido à intervenção de uma pessoa influente. Segundo ela, “Por um lado eu achei bom e, por outro, achei triste, porque ele só foi atendido na empresa porque era uma autoridade, se fosse um pobre qualquer não seria nem recebido” (EMANUELE, 2015).

Nas primeiras semanas tudo ocorreu como o combinado, porém, em 2005, ela mudou-se novamente, voltando a residir sozinha, no bairro Planalto, pois a mãe havia falecido. Quando ela acreditava que seus problemas haviam sido resolvidos, percebeu que era apenas o início de uma longa batalha pela acessibilidade. Sem sua mãe para ajudá-la e com a troca da linha, com a qual já estava acostumada, ela começou a enfrentar problemas novamente (EMANUELE, 2015).

Os horários no trabalho mudaram e ela necessitava cumprir uma escala, não tendo horários regulares para pegar o ônibus, assim como os funcionários da empresa de TPC, que também cumpriam escalas. Portanto, a cada dia ela precisava ser carregada por uma pessoa diferente, ela cita que “[...] muitos deles me pegavam de qualquer jeito, e pense que ruim, uma pessoa estranha pegando em você” (EMANUELE, 2015).

Emanuele relatou inúmeros problemas de falta de respeito com ela, em alguns casos, correndo risco de se machucar ao embarcar e desembarcar do ônibus, como narrado por ela: “Uma vez que a gente subiu na lotação e estávamos no degrau ainda, tanto eu como ele (o cobrador), a porta estava aberta e o motorista tocou o ônibus. A gente não caiu por sorte” (EMANUELE, 2015); e antes de eles sentarem no assento, o motorista retomou a velocidade.

Em outro momento: “Em outra vez, com outro cobrador, ele também me pegou no colo, quando tava descendo tropeçou e nós caímos do degrau da lotação na calçada. Ele se machucou mais do que eu” (EMANUELE, 2015). Novamente Emanuele não sofreu ferimentos, mas foi uma situação assustadora, diante do risco que correu.

Essa era a rotina que Emanuele precisava enfrentar diariamente. Outra situação que ficou marcada em sua memória foi quando estava esperando o lotação em um determinado ponto e então o cobrador desceu, pegou-a no colo e, antes mesmo dos dois entrarem no ônibus, o motorista arrancou com o veículo deixando-os na calçada. Os demais usuários começam a gritar e gesticular em direção a Emanuele no colo do cobrador, então o motorista parou (mas o ônibus já estava a uma quadra de distância) e eles tiveram que caminhar até o veículo para embarcar (EMANUELE, 2015).

Quando acreditava que já havia passado por tudo, Emanuele depara-se com um funcionário novo que começou a tratá-la de forma muito desrespeitosa.

Tinha um cobrador que era muito grosso comigo. Quando eu via que era ele, já me dava um friu na barriga. Ele me pegava de qualquer jeito, de lado como se fosse um saco de batata. Foi por causa da má educação desse funcionário que eu decidi processar a empresa. Eu entrei com um processo pedindo danos morais e pedindo também a adaptação do ônibus. A primeira coisa que o advogado da empresa fez foi derrubar o meu pedido de adaptação. Segundo ele, eu teria que ter entrado com uma Ação Civil Pública, porque isso iria beneficiar uma parte da população e não somente eu. No final eu perdi a causa, porque o Juiz entendeu que não houve dano moral (EMANUELE, 2015).

Depois do desgaste sofrido com o desenrolar do processo na justiça e após sua derrota perante o juiz, Emanuele decidiu juntamente com seu esposo comprar um automóvel particular. Ela ressalta que utilizar o TPC “É um desgaste muito grande, é muito estresse, é uma humilhação, e aí chega uma hora que se perde a paciência com essas pessoas. Decidi comprar um carro [...]” (EMANUELE, 2015).

O principal motivo para deixar de utilizar o TPC foi a falta de acessibilidade, “Eu comecei a ficar doente fisicamente. Chegava o horário de pegar o ônibus, começava a me dar uma dor de estômago” (EMANUELE, 2015). Com a compra do automóvel, ela resolveu seu problema, todavia, acredita que, para melhorar a mobilidade da população, é preciso investir no

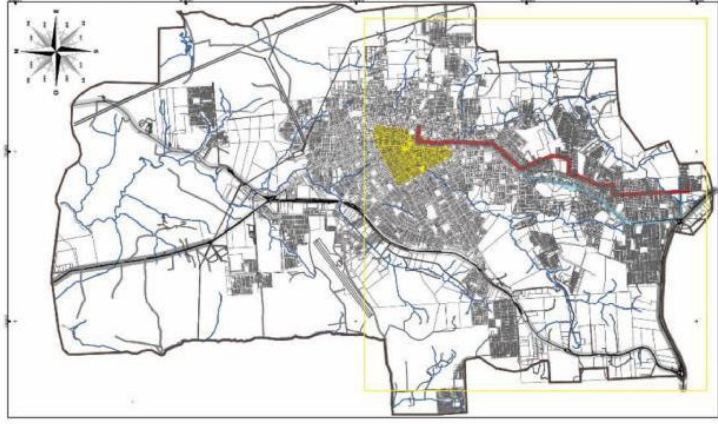
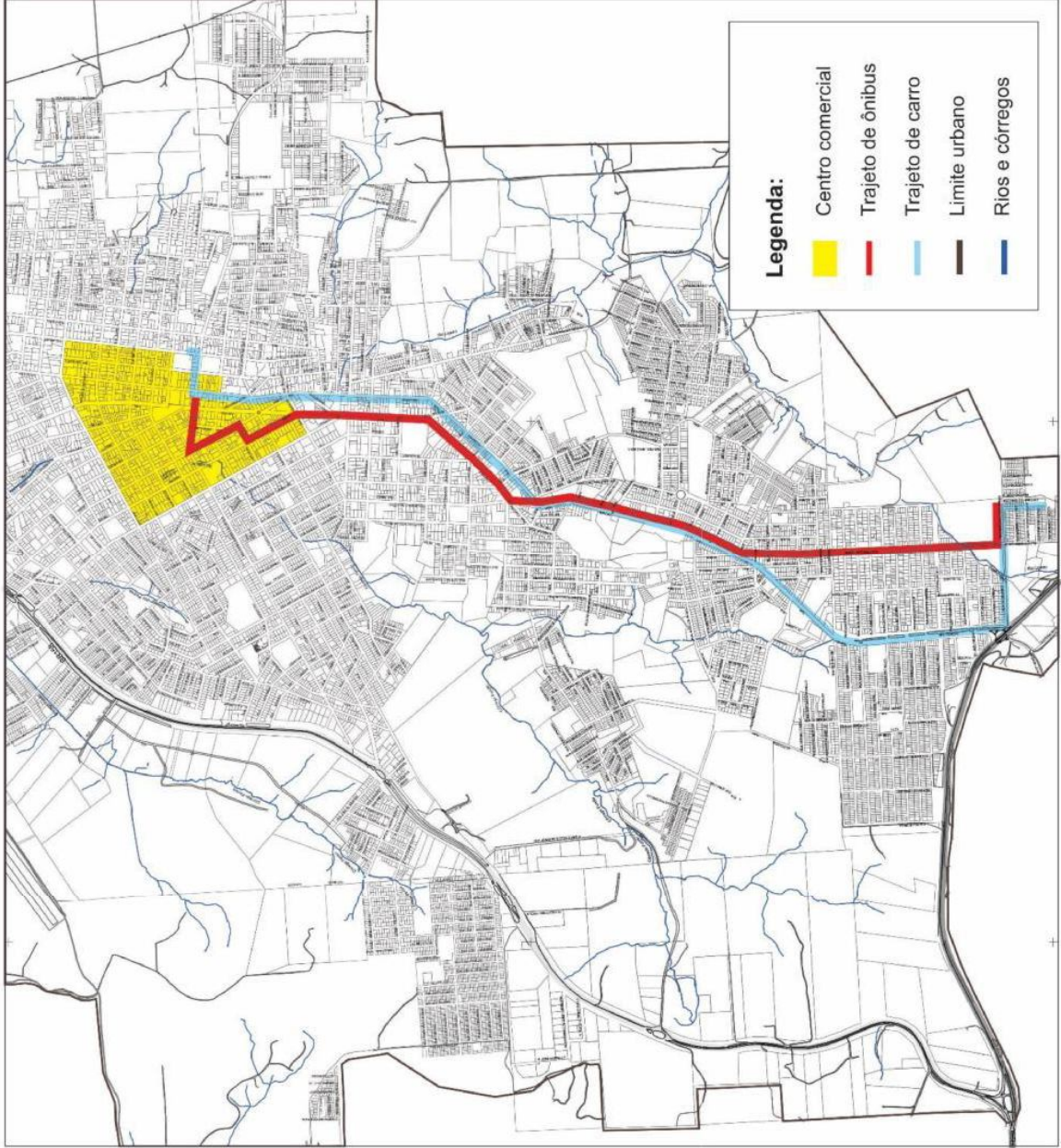
TPC. De acordo com ela, eles só tomaram essa decisão porque não aguentavam mais lutar sozinhos contra as empresas e o Poder Público (EMANUELE, 2015).

Atualmente, Emanuele mora com seu marido, no bairro Gralha Azul, zona Sul da cidade (Mapa 6), local periférico, e a oferta do TPC é caracterizada por muitas falhas. No Mapa 20 está demonstrado o percurso realizado por Emanuele (com seu carro particular), de sua residência até seu local de trabalho atual e o trajeto com o mesmo destino, por meio do TPC (caso ela resolva voltar a utilizar esse meio de transporte).

Apesar de Emanuele (2015) não utilizar atualmente o TPC, ela considera que foi após o seu processo na justiça que os ônibus começaram a ser comprados com adaptação para cadeirantes. Assim, a sua atitude por mais que não tenha proporcionado a sua acessibilidade, pelo menos serviu para que melhorias ocorressem no sistema de transporte.

No bairro de residência atual de Emanuele, os pontos de embarque/desembarque possuem uma infraestrutura precária e alguns deles não possuem o mínimo necessário, como calçadas e cobertura. No ponto da rua Princesa Isabel, como pode ser verificado na Foto 31, não há placa de sinalização. Os moradores da redondeza sabem que ali se localiza um ponto porque o ônibus para ali, a referência é o poste de luz e a lombada.

Já na Foto 32, é possível verificar outro ponto sem infraestrutura localizado em frente a uma casa comercial. Segundo a dona do estabelecimento, ela não permitiu que a Prefeitura instalasse o ponto coberto no local, pois iria encobrir a fachada do estabelecimento (EMANUELE, 2015). Como pode ser observado na imagem, há apenas uma placa com a indicação de parada do TPC. A calçada em frente à placa é utilizada como estacionamento para carros, pois, a rua é estreita, impossibilitando que o transporte circule se os carros forem estacionados de forma correta. Dessa forma, nessa área não há as mínimas condições de acessibilidade para os usuários de TPC.





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: Trajeto de carro e de ônibus da Deficiente Físico Emanuele	
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)	Escola: 1: 2000
Fonte dos dados: Trabalhos de campo 2014/2015	Avó: 2015
	Numeração: Mapa 20
	Página: 144
Apoio:  Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior	

31. Ponto de embarque/desembarque do bairro Gralha Azul, rua Princesa Isabel



Fonte: Trabalho de campo, julho de 2015.

Foto 32. Ponto de embarque/desembarque do bairro Gralha Azul, rua Claudir Oldoni



Fonte: Trabalho de campo, junho de 2015.

Além da falta de infraestruturas que proporcionem acessibilidade, como pontos bem estruturados e a totalidade dos veículos com adaptação, Emanuele (2015) chama a atenção para a falta de treinamento dos funcionários dos ônibus adaptados: “Eu acho que não é só adaptar, tem que investir no treinamento dos funcionários, porque depois que adaptaram eu andei algumas vezes e o negócio estragou e outras o funcionário não sabia nem usar”.

Através do depoimento dos deficientes físicos, é possível perceber a falta de preparo da sociedade, incluindo os funcionários públicos e os das empresas de transporte que, muitas vezes são incapazes de pensar a cidade de modo que seja possível incluir todos os cidadãos. Os equipamentos e estruturas públicas que deveriam possibilitar a acessibilidade são os que estão em piores condições, como os pontos de embarque/desembarque. As empresas, por sua vez, disponibilizam apenas uma pequena parcela dos ônibus adaptados, deixando os deslocamentos dos deficientes restritos a algumas linhas e horários. O direito à cidade não é assegurado a todos, especialmente aos portadores de deficiência física que possuem inúmeras limitações.

Com o intuito de ampliar as discussões sobre os assuntos abordados no decorrer deste capítulo, no próximo apresentaremos a visão dos representantes das empresas e dos responsáveis pelo setor de transporte da Prefeitura, a respeito da estruturação do TPC em Pato Branco. Os pontos mais críticos citados pelos usuários serão contrastados com os depoimentos dos representantes públicos e das empresas, para que possamos identificar os reais responsáveis, apresentando possíveis soluções citados pelos mesmos, para que a população tenha, de fato, direito à mobilidade e acessibilidade por meio do TPC.

4. A VISÃO DAS EMPRESAS E DO PODER PÚBLICO SOBRE O TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO

Pretendemos, neste capítulo, comparar os depoimentos dos usuários do TPC com o discurso dos representantes das empresas que fornecem o serviço e dos representantes públicos. Assim, será possível verificar se os problemas encontrados pelos usuários são os identificados pelos outros dois segmentos.

As entrevistas, qualitativas, com os representantes das empresas foram pré-agendadas. Por meio delas foi possível compreender a percepção sobre inúmeros assuntos, entre eles, o preço e o aumento das tarifas, a gratuidade e benefícios, a integração, e as condições de mobilidade e acessibilidade.

As entrevistas com o Poder Público foram mais complexas porque há necessidade de dialogar com mais de um representante. Pato Branco conta com um Instituto de Planejamento-IPPUPB, o qual idealiza o planejamento para a cidade como um todo e o Departamento de Trânsito, DEPATRAN, que trata de assuntos sobre mobilidade e acessibilidade na cidade. Diante disso, houve necessidade de entrevistas diferenciadas para cada setor, considerando os focos e ações específicas de cada segmento.

No caso do IPPUPB, procuramos abordar assuntos referentes ao planejamento do espaço urbano para assegurar o pleno direito à cidade e, assim, as questões foram relacionadas à revisão do Plano Diretor, à gestão participativa, ao Plano de Mobilidade e Acessibilidade Urbana, entre outras.

As questões dirigidas aos responsáveis pelo DEPATRAN foram mais específicas sobre o TPC e vinculadas à participação popular no momento de definição de tarifas, ao sistema de integração, às condições infraestruturais dos pontos de embarque/desembarque, à frota e às linhas e às condições de mobilidade e acessibilidade e planejamentos futuros para o setor. Vale ressaltar que as respostas obtidas por meio das entrevistas realizadas com os representantes do DEPATARN serão utilizadas com mais frequência no texto, diante da pertinência com o tema da pesquisa.

Iniciaremos as discussões pautando-nos nas irregularidades citadas pelos usuários, especificadas no Capítulo 3, buscando contrastá-las com as informações obtidas por meio das entrevistadas com os representantes das empresas e com os diretores do DEPATRAN. As informações de cada um dos três segmentos permite refletirmos sobre as condições do TPC em Pato Branco.

O primeiro aspecto apontado como negativo por quase todos os entrevistados é referente à questão tarifária. Eles acreditam que o valor cobrado atualmente não é condizente com a

qualidade do TPC. Já os donos das empresas possuem uma opinião divergente, pois ressaltam a importância e a qualidade do serviço prestado e, portanto, pressionam o Poder Público, no intuito de aumentar o valor das passagens, diante dos custos citados por eles para manter o serviço. No meio desse embate está o Poder Público, que deve criar alternativas para satisfazer as duas partes, priorizando o desejo da maioria.

É, portanto, dever do Poder Público realizar estudos e analisar os gastos das empresas, baseando-se em documentos contábeis, para estabelecer uma tabela de custos que indicará o possível preço das passagens. Contudo, Simone (2015), proprietária da empresa LP, relata que apesar desses documentos serem analisados, quase sempre o Poder Público busca negociar, objetivando baixar o preço sugerido como ideal. Segundo ela, “[...] nunca é dado o valor real da tarifa, sempre o valor é menor”.

Em alguns casos, dependendo do preço estipulado pela prefeitura, as empresas recorrem da decisão, buscando o preço idealizado por eles. Um dos empresários relatou que, em determinado ano, a prefeitura não concedeu o valor mínimo para as passagens e isso gerou prejuízos para a empresa, que buscou resolver na justiça essa desavença. O processo ainda está para ser julgado, mas, segundo o empresário, ele espera que haja o reembolso do prejuízo tido naquele ano.

Ainda com relação ao aumento das passagens, Darcy (2015), dono da empresa Transangelo, também afirma que é o Poder Público quem elabora as tabelas e realiza os cálculos da futura tarifa. Assim “[...] eles montam a planilha e determinam o valor, o qual é apresentado para um conselho (COPLAN), que é um órgão consultivo não deliberativo, e depois disso vai ao prefeito, para ele assinar o decreto”.

São várias etapas nesse processo. Esaú (2015) e Afonso (2015) confirmam as explicações dos representantes das empresas. Segundo Esaú, “O valor da tarifa é definido como em todos os lugares, através de tabelas com as despesas das empresas, somando os custos, a quantidade de km que os ônibus percorrem e a quantidade de passageiros, tendo um preço estimado da passagem”. Já Afonso (2015) ressalta que “O aumento é determinado pelas tabelas que nós elaboramos, alguns dados são pegos nas próprias empresas de contabilidade. Para o aumento da tarifa [...] é colhido as despesas das empresas nos 12 meses para calcular a tarifa para o próximo ano”.

Com base nos depoimentos acima, podemos perceber que a análise dos custos e despesas das empresas ocorre anualmente, através da verificação de documentos contábeis e tudo isso determinará o aumento ou não das passagens no ano seguinte. Num primeiro

momento, os responsáveis no DEPATRAN produzem as tabelas, que serão analisadas pelo COPLAN e, posteriormente, pelo prefeito que sancionará ou vetará o aumento.

Porém, a falta de participação popular na análise dos documentos demonstra a não democratização do processo. A população é comunicada, mas não convidada para participar do debate. Segundo Afonso (2015), não há necessidade de realizar audiências, pois quando estabelecido o contrato com as empresas, ficou determinado que as tarifas seriam baseadas nos custos anuais, não tendo a população poder de decisão para modificar o preço definido. Ou seja, esse processo é realizado anualmente, de forma “mecânica”, sem debates ou questionamentos, pois o que importa é a análise dos dados, sem considerar a opinião do público alvo, a população.

Consideramos que a população deve ser ouvida, contribuindo nos momentos de definição das tarifas, já que ela utiliza esse meio de deslocamento. A insatisfação pode ser verificada nos depoimentos dos entrevistados, os quais demonstram uma insatisfação geral em relação à tarifa atual. Therezinha (2015), uma das entrevistadas, afirma que todos os dias ouve reclamações sobre o preço pago.

Outros depoimentos também demonstram o descontentamento e indignação das pessoas. Sueli (2015) e Maristela (2015) acreditam que o valor pago não é compatível com o percurso que percorrem. Segundo Sueli, se uma pessoa andar poucos minutos ou horas, acaba pagando o mesmo preço e no caso dela, às vezes, ela e sua família precisam percorrer poucas quadras, mas mesmo assim pagam a passagem cheia. Já Maristela acha que a cidade é muito pequena, o que gera custos menores, por isso ela acredita que o preço cobrado não se justifica.

Dona Maria (2015) faz uma relação entre a tarifa em Pato Branco e em outra cidade de porte maior, enfatizando que, quando utilizava o TPC em Curitiba, pagava o mesmo valor. A diferença está que, em Curitiba, ela percorria grandes distâncias, já em Pato Branco o trajeto é curto, e, portanto, caro demais.

A comparação entre cidades de portes diferentes, segundo Esaú (2015), não é adequada, pois, apesar das distâncias percorridas serem menores, os custos com funcionários, manutenção e limpeza, ocorrem de forma igualitária. O diretor busca legitimar o valor alto das tarifas, sugerindo que os custos nas diversas cidades para manter o TPC são os mesmos. Devemos levar em consideração, entretanto que, em cidades menores, a frota de veículos é inferior, os gastos com combustível também, a quantidade de funcionários e de manutenção é reduzida, portanto os custos também deveriam ser menores, mas não é o que ocorre.

A argumentação de Simone (2015), proprietária da empresa LP, a respeito do valor das passagens baseia-se no fato de que em Pato Branco, existem muitas linhas defasadas, “Com pouco passageiro por linha, encarece para os demais usuários, [...] se não tivesse essas linhas

com poucas pessoas trabalhando iríamos ter menos motoristas, menos cobradores, consequentemente um custo menor”. O preço alto das passagens, segundo ela, está relacionado ao fato de que a empresa precisa manter linhas que transportam poucos passageiros. Isso gera “prejuízo”, pois as passagens dessas linhas não cobrem os gastos realizados com elas. Assim, essas despesas são repassadas para os usuários em geral.

Além dessa alegação, a outra justificativa dada por Afonso (2015), diretor do setor de TPC, para o encarecimento das passagens é a concessão de benefícios a idosos, estudantes e deficientes que, por não ser subsidiado pelo Poder Público, acaba sendo repassado para os demais passageiros que pagam tarifa integral. Isso significa que o Poder Público isenta-se de qualquer custeio dos benefícios concedidos, portanto, quanto mais benefícios forem disponibilizados à população, maior será o custo das passagens para os pagantes. Dessa forma, visando amenizar esse “problema”, o Poder Público encontrou uma alternativa para limitar o uso dos benefícios. Os estudantes foram afetados com essas medidas, pois podem usar apenas dois meio-passes por dia. Para Julia (2015), esse controle impede os estudantes de realizarem atividades extracurriculares como estágios, trabalhos escolares nas instituições de ensino, participação em eventos culturais, limitando a absorção de conhecimento.

A principal justificativa de Esaú (2015) para essa limitação é que “Se você deixar à vontade, vai onerar para as outras pessoas que estão pagando”. Segundo ele, os passes devem servir para o estudante ir e vir das áreas de estudo e, portanto “[...] quando ele se destina a outras áreas em horários diferentes, ele está fugindo da área de estudante, e indo para o lado do lazer, e ele deve bancar isso”. É perceptível, no discurso dele, a preocupação em repassar ao estudante a responsabilidade em custear integralmente os deslocamentos que não tenham como destino a escola ou faculdade. Na verdade, o motivo real para essa limitação é o fato de não haver subsídios por parte do Poder Público para custear todas as passagens extras.

Além da falta de subsídios para os benefícios, não há uma preocupação visível em verificar a qualidade dos serviços ofertados, já que o segundo maior problema citado é a superlotação dos ônibus nos horários considerados de pico, segundo Afonso (2015), das 7 às 8h, das 11:13 às 13:30h, e das 17:30 às 19hs.

Grande parte dos usuários que faz uso do TPC nesses horários sentem-se desconfortável com ônibus superlotados. O Sr. Arlindo (2015) relata que após as 16 horas, quando necessita voltar para casa, o lotação sempre está cheio e sua situação é ainda mais crítica, pois é idoso e, geralmente, não encontra local para sentar. Therezinha (2015), que reside próximo à casa de Arlindo também reclama, pois quando volta do trabalho, no final do dia, todos vêm “empacotados” e as pessoas precisam ficar muito próximas umas das outras para caberem todos.

A falta de bancos vagos é algo corriqueiro na rotina de Maristela (2015), que reside em bairro periférico. Ela cita que nos dois únicos horários em que o lotação dirige-se ao bairro, às 16:30 e às 18h, está sempre lotado. Dessa forma, ela quase não consegue lugar para sentar e, na maioria das vezes, precisa ficar encostada nas demais pessoas, devido ao excesso de passageiros, o que é constrangedor para ela.

As reclamações referentes à superlotação são recorrentes, tanto que o Jornal Diário do Sudoeste, com grande circulação na cidade, publicou uma reportagem no dia 20 de maio de 2014, intitulada “Quem tem medo do transporte público?” No texto chega-se à conclusão de que “[...] uma das maiores reclamações dos usuários dos coletivos são os poucos ônibus e o grande volume de passageiros num mesmo veículo” (DIÁRIO DO SUDOESTE, 2014, p. A6).

Buscando justificar a superlotação, Simone (2015) diz que a empresa tem ciência dessas reivindicações, e por isso visando solucionar o problema foram disponibilizados mais ônibus nos horários de pico, com uma diferença de até 20 minutos entre eles. Assim, segundo ela, quando o usuário perceber que o ônibus está lotado, ele pode esperar o seguinte, para fazer a viagem tranquilamente e ressalta que o problema é que a maioria dos usuários quer embarcar no primeiro ônibus, o que causa o excesso de passageiros, enquanto o segundo, com o mesmo destino, quase sempre vai vazio.

Esse comportamento dos usuários foi destacado por Therezinha (2015), ao observar que a maioria dos trabalhadores deseja embarcar prontamente ao sair do serviço e por isso não deseja esperar 20 minutos para embarcar no próximo ônibus, que estará mais vazio. Para ela, seria melhor disponibilizar dois ônibus no mesmo horário para que assim a superlotação fosse amenizada.

Segundo Afonso (2015), a solução encontrada pelas empresas para amenizar o problema é válida, mas a alternativa citada por Therezinha não é viável, pois, a oferta de dois ônibus no mesmo horário acabaria por prejudicar usuários que saem alguns minutos após os demais e também para quem se atrasa. Os vinte minutos de espera para embarcar no TPC são considerados toleráveis e, portanto, uma boa alternativa adotada pelas empresas.

Todavia, além da superlotação nos ônibus, outros empecilhos tornam o dia-a-dia dos usuários conturbado como, por exemplo, as condições encontradas nos pontos de embarque/desembarque. Dos 14 entrevistados, quase todos sugeriram melhorias nos pontos, o que deveria ocorrer com urgência, diante de alguns casos considerados caóticos.

Não há preocupação por parte do Poder Público em padronizar os pontos. Os que estão localizados em toda a extensão da Avenida Tupi (que é a principal via de acesso à cidade) e em

algumas áreas centrais seguem um modelo, que conta com infraestrutura de teto, calçadas, proteção lateral e traseira contra chuva e encosto.

Já nos bairros, os pontos são variados, pois foram sendo instalados conforme a necessidade da população, contando apenas com o teto e calçadas. Em alguns bairros periféricos a situação é ainda pior, pois eles se encontram depredados, contando apenas com placas de sinalização. Em alguns casos nem as placas existem e os usuários devem se informar sobre o local de parada do ônibus com os demais usuários.

No bairro São João, a infraestrutura do ponto estudado é mínima, tendo apenas o teto, que está furado e as calçadas. Segundo Maristela (2015), o teto foi furado por vândalos, e quando chove, é necessário usar o guarda-chuva para esperar a lotação, pois o ponto não oferece adequadas condições de abrigo.

No caso citado por Sírío (2015), que reside no bairro Planalto, a falta de iluminação é preocupante, pois causa uma sensação de insegurança para quem precisa esperar o coletivo à noite. A ausência de bancos também é citada por ele, já que a espera pelo meio de deslocamento público é ainda mais cansativa. Outro destaque feito por esse senhor é a falta de placas nos pontos, com os horários das linhas. Segundo ele, isso faria com que mais pessoas se interessassem em utilizar o TPC, diante das informações disponibilizadas.

A falta de bancos também é citada por Solange (2015), que disse já ter presenciado algumas situações em que pessoas doentes ou com dificuldades de se locomover ficam um tempo considerável em pé, esperando o ônibus. Esse problema é fácil de ser resolvido e possibilitaria mais conforto às pessoas.

Uma reivindicação diferente das listadas anteriormente foi feita por Therezinha (2015), e diz respeito à implementação de melhorias na calçada do ponto onde ela embarca, pois, nos dias chuvosos, a água escoar por ali, molhando pessoas que esperam o TPC.

Já no bairro Bonato, a situação é ainda mais crítica. O ponto localizado na rua Anchieta, conta apenas com uma placa que indica a parada do TPC. Não há infraestrutura de calçadas e teto. A população que faz uso desse ponto deve aguardar o ônibus ao ar livre, no sol a pino ou sob chuva. Caso parecido é encontrado no bairro Gralha Azul, um dos mais periféricos da cidade, no ponto da rua Princesa Isabel, onde não tem sequer placa indicativa, para identificá-lo. É preciso informar-se com moradores das redondezas, sobre o local aproximado da parada.

A situação do bairro Parque do Som também é crítica, pois o único ponto existente no bairro localiza-se na primeira rua, o que significa que os moradores precisam deslocar-se muitas quadras para chegar até ele (PABLO, 2015).

Longas distâncias também são percorridas pelos moradores do bairro Paulo Afonso, que está localizado na periferia da cidade e não há oferta de TPC. Segundo Maria (2015), é necessário deslocar-se até o bairro vizinho, para chegar ao ponto de embarque/desembarque. O percurso é longo e torna-se ainda mais dificultoso por ela ser idosa. Outra reivindicação é colocação de bancos, pois além de caminhar uma longa distância, precisa ficar em pé esperando a lotação.

Diante de todas as reclamações, houve interesse em indagar aos entrevistados sobre a identificação dos responsáveis por instalarem e manterem os pontos, contudo, todos eles responderam que não sabiam a quem recorrer para reivindicar as melhorias necessárias. Compreendemos que a população não tem informações suficientes para identificar os responsáveis e cobrar deles as melhorias.

Devemos levar em consideração que o grande responsável pela implantação e manutenção dos pontos é o Poder Público. Isso pode ser verificado na Lei 1055/91, no Art. 66, que estabelece que é de responsabilidade do órgão gestor dos transportes fornecer condições aos pontos. Ou seja, é responsabilidade do DEPATRAN. No Art. 74, está previsto: “A Prefeitura é obrigada a construir abrigos para passageiros em todos os locais designados como ponto de parada ou pontos terminais [...]”.

Diante do exposto, Afonso (2015) diz ter conhecimento sobre a precariedade dos pontos, porém justifica que idealiza melhorias para o futuro, que está previsto na próxima licitação - a ser publicada em breve -, a exigência que a futura empresa padronize todos os pontos. Percebemos a preocupação em repassar para a empresa ganhadora da licitação a responsabilidade de zelar pelos pontos, mas, na verdade, é um dever dos representantes públicos, como estabelece a Lei.

Assim como a precariedade dos pontos intensifica-se nos bairros periféricos, a oferta do serviço torna-se mais precária. O exemplo de Therezinha (2015), Rita (2015), Eloir (2015) e Juventino (2015) demonstram a má distribuição das linhas em diferentes bairros. Therezinha (2015) necessita percorrer a pé cerca de 1,5km para chegar à casa de sua filha diariamente. Ela desembarca do ônibus na Avenida Tupi e segue em direção ao bairro Brasília, que não possui oferta de serviço de transporte. O trajeto que Rita (2015) percorre a pé é ainda maior, cerca de 1,7km até chegar ao ponto para embarcar no ônibus. Ela sai do bairro Sambugaro todas as manhãs e desloca-se até a Avenida Tupi, onde embarca na única linha com destino à área onde está localizado seu emprego. Já Eloir (2015), que é deficiente físico, relata que o lotação passa apenas na primeira rua do bairro Bonato, e, como ele mora numa das últimas ruas, precisa

percorrer uma longa distância. Segundo ele, o lotação poderia entrar uma vez por dia no bairro, pois já seria o suficiente para suprir a demanda da população.

O caso de Juventino (2015) é ainda mais complexo pelo fato de ter idade avançada. Ele percorre uma longa distância de bicicleta, do bairro São Francisco até o Pinheiros. No bairro onde ele trabalha residem segmentos com maior poder aquisitivo, não tendo quantidade considerável de pontos e linhas para o TPC. Assim, o idoso tem que solucionar seu problema de locomoção de forma individual e como não têm condições financeiras para manter um automóvel particular, recorre à bicicleta.

Além da oferta do serviço de TPC ser precária em alguns bairros, outros nem sequer possuem esse serviço. Segundo Eloir (2015), o bairro Bancários, no qual há uma população de maior poder aquisitivo, não há linhas do TPC. Contudo, Eloir afirma que os funcionários dessas residências precisam encontrar alternativas para chegar até o serviço e, diante do fato dessas pessoas, geralmente, não possuírem condições financeiras para adquirir seus próprios automóveis, elas têm uma mobilidade reduzida.

De acordo com Eloir (2015), a precariedade na oferta do serviço em algumas áreas fez com que algumas empresas fretassem ônibus particulares para fazer o transporte de seus funcionários. Segundo ele, a empresa Cantu Verduras, do ramo hortifrutigranjeiros, localizada na BR 280, assim como a Atlas do ramo de eletrodomésticos, na BR 158 possuem um sistema de transporte particular porque essas áreas não são servidas pelo TPC.

Contrário ao discurso de Eloir (2015), o dono da empresa Transangelo, Darcy (2015), argumenta que, devido a fretamentos ilegais, não é viável economicamente para a empresa circular nessas áreas. Ele ressalta que a prefeitura deveria “[...] fiscalizar os meios de transporte clandestinos, como Vans escolares que transportam trabalhadores para empresas específicas, ônibus que fazem esse transporte também”. Dessa forma, ele considera que, com a fiscalização e a proibição desses meios de transporte, as empresas de TPC poderiam planejar linhas que percorressem esses trajetos, beneficiando os trabalhadores.

Com relação aos transportes clandestinos, em outra ocasião, um dos representantes de uma empresa justificou que essa oferta prejudica o TPC, pois resulta em diminuição de usuários, defasando algumas linhas, inviabilizando a oferta em áreas percorridas pelo transporte clandestino. Ainda segundo o entrevistado, existem em Pato Branco, empresas que repassam o valor dos vales-transportes de seus funcionários em dinheiro, o que é contra a Lei Municipal, estimulando o uso do transporte individual. Se os funcionários recebessem os vales-transportes, compensaria para eles deslocarem-se de TPC e essa seria uma forma de incentivar o uso desse meio de transporte.

Analizando o discurso de Eloir (2015) e de Darcy (2015) não está claro se a precariedade na oferta do TPC, nas proximidades das empresas, gera a busca por fretamentos particulares para transportar os funcionários ou se os fretamentos realizados pelos empresários tornam a oferta do TPC inviável nessas áreas. Para maiores esclarecimentos, seria importante realizarmos uma entrevista com os empresários que contratam os fretamentos particulares para contrastar com o depoimento dos donos das empresas de TPC.

Já o posicionamento do Poder Público, a respeito da precariedade do serviço em algumas áreas, é superficial. Segundo Esaú (2015), Pato Branco proporciona mobilidade para todos os cidadãos. Ele até enfatiza que se há problemas de mobilidade na cidade, o órgão da Assistência Social deve ter conhecimento, mas, até hoje, o DEPATRAN não foi comunicado sobre reclamações referentes a isso.

Além de linhas defasadas, os horários não são adequados para a população de determinadas localidades. No bairro Parque do Som, além de ter apenas um ponto próximo à entrada do bairro, os horários são poucos. Segundo Pablo (2015), o lotação passa apenas às 7:00, 11:30, 13:30 e às 17:00 horas. Após esses horários não há mais TPC. No bairro São Francisco, a situação é parecida. Solange (2015) relata que, aos sábados, só há ônibus às 8:45h e, após esse horário, os passageiros devem deslocar-se até a BR 158 para ter acesso a meio de transporte. Juventino (2015), residente no mesmo bairro, destaca que faltam ônibus nos finais de semana, justamente nos dias em que a população está de folga do serviço e poderia realizar atividades de lazer, mas são impedidas por falta de TPC.

No bairro São João, a oferta durante a semana ocorre, segundo Maristela (2015), nos seguintes horários: 6:00, 6:45, 7:30, 8:15 e 10:00h da manhã e 12:00, 16:30, 18:00, 19:00, e 22:00 horas. Isso faz com que muitos jovens desistam do sonho de estudar, pois, após as 22 horas, não há mais linhas que passem pelo bairro e como a maioria precisa trabalhar durante o dia, resta apenas à noite para irem à escola ou faculdade. Nos finais de semana, os horários são ainda mais reduzidos, o que dificulta o deslocamento para realização de atividades relacionadas ao lazer, as quais não são ofertadas nos bairros periféricos.

Therezinha (2015) relata que a diminuição de horários nos finais de semana é prejudicial à sua rotina, pois a conexão é apenas de hora em hora, e quando se atrasa, precisa ficar uma hora esperando o próximo ônibus. Isso que Therezinha faz uso das linhas que passam pela Avenida Tupi, área de maior movimento dos coletivos, mas se ela dependesse das linhas que passam pelo bairro, precisaria esperar mais tempo.

Sueli (2015) também faz uso das linhas que passam pela Avenida Tupi, porém, para chegar ao ponto precisa percorrer várias quadras, porque, no bairro que reside, o São Roque, os

horários do TPC são limitados. Segundo ela, todo mundo que precisa deslocar-se diariamente para o centro faz uso das linhas que passam pela Avenida e não das que passam pelo bairro, justamente por causa dos poucos horários ofertados. Se as linhas e horários fossem ampliados, Sueli e os demais moradores poderiam embarcar nos pontos próximos de suas residências, com uma maior comodidade.

Observando esses relatos e comparando com o discurso do Poder Público, constatamos que os representantes omitem as reclamações dos usuários ou as reivindicações não estão chegando aos representantes do TPC. A população encontra inúmeros problemas e, segundo o DEPATRAN, esses problemas não são de conhecimento do departamento. Com relação à má comunicação entre as partes, Therezinha (2015) sugeriu, durante a entrevista, que o DEPATRAN facilite um meio de comunicação, para possibilitar o contato entre a população e os responsáveis pelo TPC. Esse diálogo poderia ocorrer de várias formas, entre elas: linhas telefônicas, páginas na internet, SMS, espaço físico.

Com essa comunicação seria possível que os problemas encontrados pelos usuários fossem identificados pelo Poder Público, facilitando a sua resolução. A sugestão de Therezinha (2015) teria custos baixos, diante dos benefícios de sua implantação.

Outra sugestão citada pelos usuários para melhorar o sistema seria a disponibilização de mapas e quadros em todos os pontos, indicando os horários e o percurso das linhas. Sírío (2015) e Solange (2015) consideram que essa seria uma forma de divulgar a oferta do transporte. Sírío relata que, na cidade em que morava, existiam quadros com informações, facilitando a locomoção dos turistas e visitantes. Já Solange afirma que sente falta dessas informações e diz que chegou a elaborar seu próprio quadro para não se perder. Segundo ela, essa medida seria também muito valiosa para os idosos.

A sugestão é pertinente, pois como cita Vinícius (2015), ele não faz uso do TPC por falta de informações e, assim como ele, muitas outras pessoas deixam de utilizá-lo pelo mesmo motivo. Essa proposição também não teria custos elevados, basta haver interesse do Poder Público para efetivá-la, já que são eles os responsáveis pelos pontos de embarque/desembarque. Contudo, sobre a fixação das informações nos pontos, Afonso (2015), argumentou que a empresa ganhadora da próxima licitação deve realizar essas melhorias. Novamente verificamos o desejo do Poder Público em repassar às empresas, a responsabilidade para efetivar as melhorias no TPC.

Outros dois pontos interessantes, citados pelos entrevistados, para que esse meio de deslocamento seja mais cômodo, são a respeito do treinamento dos funcionários e sobre a melhoria do serviço em geral. Emanuele (2015) menciona que as adaptações que favorecem a

acessibilidade aos cadeirantes devem ser priorizadas e instaladas em todos os ônibus, o mais depressa possível. Porém, segundo ela, tão importante quanto isso, é o treinamento dos funcionários para operar as máquinas, pois o problema da mobilidade não será resolvido apenas com adaptação dos veículos, já que é preciso que os funcionários saibam operá-los. Com relação à melhoria do setor, Eloir (2015) considera que as empresas devem investir pesado para que seja possível ofertar um serviço de qualidade. Além disso, ele ressalta que a prefeitura deve assegurar as melhorias, possibilitando maior e melhor infraestrutura nos pontos, pois algumas medidas como essas podem fazer com que outras pessoas passem a utilizar o TPC. Segundo ele, as despesas tidas com as melhorias não serão reembolsadas imediatamente após o término dos reparos, pelo contrário, primeiramente deve haver uma conquista de novos usuários, para que posteriormente obtenha os lucros.

Porém, o que verificamos é uma falta de interesse tanto das empresas, como do Poder Público para fazer pesquisas com os usuários do TPC, no intuito de identificar os principais problemas, para então solucioná-los. O diretor Esaú (2015) cita que na próxima licitação, será cobrada com veemência a qualidade no serviço ofertado. Isso inclui ônibus com bancos confortáveis e ar-condicionado em toda a frota. Segundo ele, com esses investimentos, um novo público se interessará pelo uso do TPC, diante da maior comodidade que será ofertada aos passageiros.

Simone (2015) discorda do discurso do diretor, destacando que as reivindicações dos passageiros estão relacionadas à tarifa elevada e à falta de linhas em determinadas áreas da cidade, pois eles não se importam tanto com a aparência dos veículos ou com a falta do ar-condicionado. Ainda segundo ela, a adaptação de ar-condicionado em toda a frota é inviável, pois, segundo pesquisas de órgãos como o SEST/SENAT¹², em cidades pequenas como Pato Branco, os pontos de embarque/desembarque ficam muito próximos uns dos outros, não dando tempo para resfriar o interior do ônibus, o que exige muito do motor, causando muitos danos, além de altos custos, que serão repassados aos usuários posteriormente.

Para Simone (2015), uma alternativa viável e que pode gerar inúmeros benefícios e atrair mais usuários é a destinação de vias exclusivas para o TPC, pois, assim, o trânsito fluiria melhor, tanto para os ônibus, como para os carros, que estariam em menor quantidade nas ruas.

Esaú (2015), também acredita que faixas exclusivas instigariam a trafegabilidade do transporte coletivo. Uma forma de isso ocorrer seria utilizar as vagas de estacionamento

¹² O Serviço social do Transporte (SEST) e o Serviço Nacional de aprendizagem do transporte (SENAT), são entidades civis sem fins lucrativos criadas com o objetivo de valorizar os trabalhadores do setor dos transportes. Disponível em: <<http://www.sestsenat.org.br/Paginas/Missao-Visao.aspx>>. Acesso em: 10 ago. 2015.

público, transformando-as em vias para circulação dos ônibus. Em uma reunião com o prefeito municipal, ele sugeriu a substituição dos estacionamentos em uma das vias da Avenida Caramuru, para privilegiar o TPC. Naquela ocasião, o prefeito questionou onde as pessoas iriam estacionar seus veículos e Esaú respondeu que esse seria um problema individual de cada pessoa. Assim como são responsáveis por seus automóveis, deveriam responsabilizar-se pelo estacionamento.

Assim como Esaú, Afonso (2015) também considera que vias exclusivas para ônibus e bicicletas seria a melhor alternativa para o trânsito fluir; do mesmo modo, seria uma forma do Poder Público pressionar a população a utilizar o TPC. Porém, segundo ele isso demorará muito tempo para ocorrer, pois, os comerciantes possuem um poder de decisão muito forte diante do Poder Público Municipal, e com as vias exclusivas, os estacionamentos públicos seriam reduzidos, o que, segundo esse segmento, prejudicaria as vendas.

Os representantes públicos assumem que a alternativa mais adequada para melhorar o TPC na cidade é a destinação de vias exclusivas, mas ao mesmo tempo reconhecem que seria uma mudança quase que impossível, devido à influência dos agentes do setor econômico.

Entendemos que os pontos citados como negativos na pesquisa realizada, devam ser incorporados ao Plano de Mobilidade Municipal, a ser finalizado até final de 2015. Conforme já demonstrado no Capítulo 2, Pato Branco está atrasado na elaboração do Plano. É importante ressaltar que a Lei intitulada de Política Nacional de Mobilidade Urbana determina que as cidades com mais de 20 mil habitantes tenham seus Planos, caso contrário, recursos destinados à mobilidade não serão liberados (BRASIL, 2012).

Além disso, não estão sendo realizadas audiências públicas para possibilitar a participação da população nos momentos de definição das prioridades a serem propostas no Plano, embora na Lei nº 12.587/12, no Art. 5º esteja previsto “V-gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana [...]”. Isso significa que o Poder Público Municipal não está cumprindo com seu dever de tornar o processo de elaboração da lei de mobilidade municipal, democrático.

Além disso, a Lei nº 12.587/12 visa que todos os cidadãos usufruam da igualdade no acesso ao transporte público, assim como prevê a eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços. Ao analisarmos os depoimentos dos usuários, é possível perceber que essas determinações não estão sendo asseguradas.

Ainda segundo a Lei, o responsável pelo setor dos transportes no município deve planejar, executar e avaliar a política de mobilidade urbana. Todas as etapas são essenciais para uma boa eficiência do sistema, porém é perceptível no discurso dos representantes públicos a

não realização da avaliação do TPC porque, quando questionados a respeito, eles sequer estavam cientes de que existiam tais problemas.

Ou seja, há falta de interesse por parte dos representantes públicos, bem como ausência de políticas que possibilitem melhorar definitivamente o sistema de TPC. Essas melhorias dependem do empenho do Poder Público em realizar planejamentos e reestruturar as condições de oferta do TPC, visando atender a demanda existente e considerando a estruturação do espaço urbano.

Se as melhorias no TPC em Pato Branco não ocorrerem o mais breve possível, a cidade, em alguns anos, será intransitável devido ao aumento significativo do número de automóveis particulares nas vias públicas. O mais adequado seria prevenir o aumento da utilização do carro, alternativas ao uso do transporte individual e também melhorias no TPC, para que o mesmo torne-se atrativo, serão apresentadas no próximo capítulo.