

5.ALTERNATIVAS PARA MELHORAR A MOBILIDADE E ACESSIBILIDADE URBANA EM PATO BRANCO ATRAVÉS DO TPC

Os moradores da cidade de Pato Branco encontram cada vez mais dificuldades de mobilidade e acessibilidade, para as diferentes áreas da cidade. Essas dificuldades são encontradas independentemente do meio de locomoção utilizado, tanto por meio de carros particulares, quanto através do TPC, bicicletas e também a pé. Além das dificuldades de locomoção, existem outros problemas causados pelo trânsito intenso, tais como: impactos ambientais, acidentes, poluição sonora, congestionamentos entre outros aspectos prejudiciais à qualidade de vida dos cidadãos.

O grande impasse da atualidade é compreender os motivos causadores dos congestionamentos e encontrar alternativas para resolvê-los de forma eficiente. Para isso, precisamos compreender que o trânsito caótico é apenas uma parte do problema. Como vimos no Capítulo 1, diante do processo de estruturação e reestruturação do espaço urbano, a população necessita deslocar-se por longas distâncias para satisfazer suas necessidades. Associado a isso, tem-se a má qualidade dos meios coletivos de locomoção, o que acaba estimulando o aumento dos veículos particulares, o que causa os congestionamentos.

A mobilidade e acessibilidade devem ser planejadas de acordo com vários âmbitos e não apenas associada ao trânsito. De acordo com a Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP, 1997), o planejamento deve levar em consideração três condicionantes, repensadas conjuntamente. Essa agência propõe “[...] que as políticas de uso do solo, transporte e trânsito formem um tripé” (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS, 1997, p. 9). Com base nisso, acreditamos ser necessário inicialmente um debate aprofundado a respeito do uso do solo para, posteriormente, abordar a mobilidade e acessibilidade.

Esse tema foi amplamente abordado no Capítulo 1, no qual apresentamos os resultados referentes à pesquisa histórica e de campo, realizada com o intuito de compreender como ocorre o processo de produção e reprodução do espaço urbano em Pato Branco. Com base nas informações obtidas, consideramos que esse espaço tem-se expandido intensamente, nas últimas décadas, através de loteamentos novos e da constituição de bairros, com população de menor poder aquisitivo.

Os agentes responsáveis por essas expansões têm direcionado os locais de moradia da população mais carente para longe dos equipamentos urbanos e das áreas mais valorizadas financeiramente. Essas ações revelam os objetivos dos agentes produtores do espaço urbano,

ou seja, a obtenção máxima de lucro ao destinar áreas específicas para os diversos segmentos da sociedade.

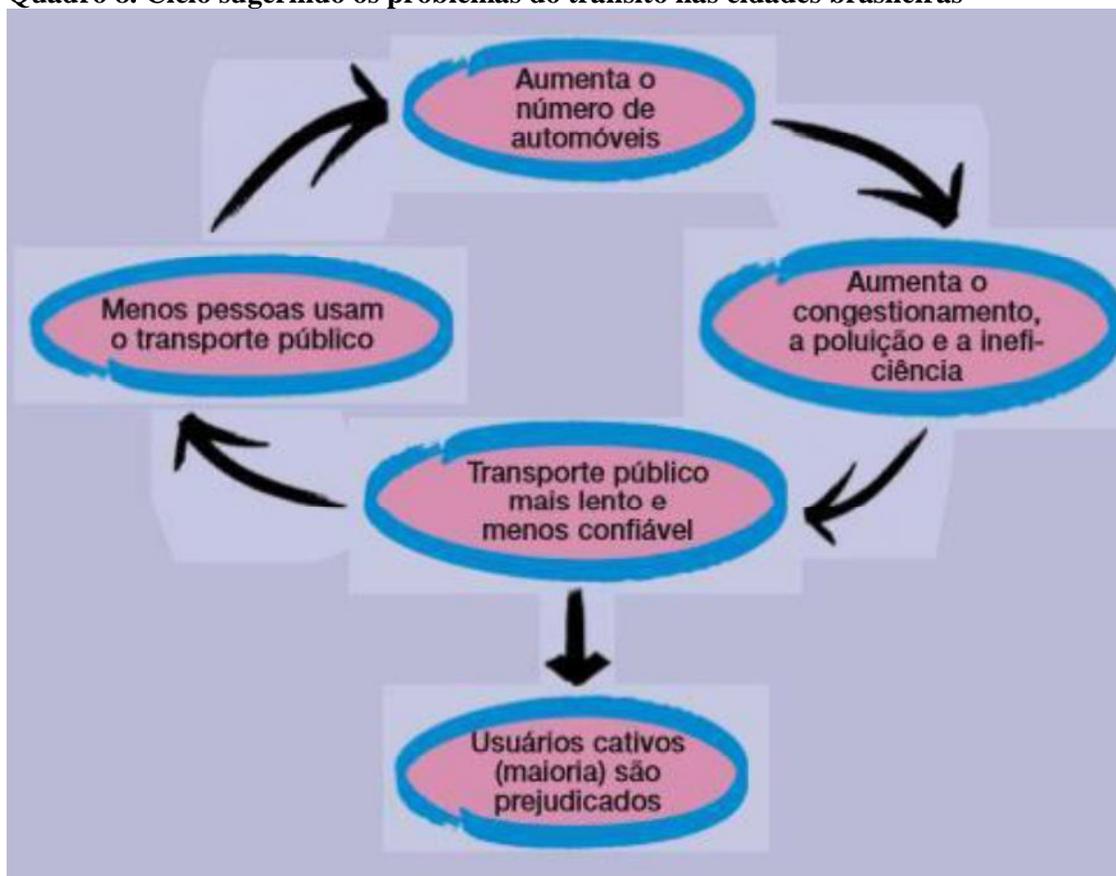
A partir disso, concluímos que a população mais carente reside na periferia pobre da cidade. Nessa área há uma defasagem de equipamentos urbanos e os moradores se deslocam para o centro principal ou demais bairros, para suprir suas necessidades cotidianas.

Para se deslocarem, os segmentos residentes nessas áreas necessitam de meios de transporte de baixo custo e eficientes. Geralmente, o TPC supre essa necessidade, entretanto, em Pato Branco a oferta é falha, o que desestimula o uso desse meio de deslocamento e incentiva a aquisição de automóveis ou motocicletas particulares. Diante dessa conduta, adotada por uma grande parte da população, outros problemas são gerados, pois com o excesso de carros e motos nas ruas, ocorrem os congestionamentos, poluição e acidentes, afetando a mobilidade de toda a população, principalmente a dos usuários do TPC.

É uma espécie de ciclo vicioso, em que os problemas são desencadeados consecutivamente, como observado no Quadro 8, elaborado pela ANTP em 1997, mas que ainda hoje representa a realidade do trânsito nas cidades brasileiras.

O quadro permite-nos compreender que as más condições do TPC resultam na adesão do transporte individual, mas, além disso, há outros motivos, entre eles:

- Total liberdade na escolha dos horários de saída.
- Total liberdade na escolha do percurso.
- Viagem de porta a porta.
- Em geral, menor tempo total de viagem, devido a maior velocidade, menor percurso e à menor distância de caminhada.
- Viagem direta, sem necessidade de transbordo.
- Possibilidade de transportar volumes médios de carga, como alimentos, roupas, eletrodomésticos etc.
- Possibilidade de fazer paradas intermediárias durante a viagem para realizar uma ou mais atividades.
- Não necessidade de espera pelo veículo de transporte.
- Viagem realizada com total privacidade, pois o carro é quase uma casa móvel, onde se pode fazer muitas coisas estando ao mesmo em movimento ou parado.
- Grande conforto interior, proporcionando deslocamento com comodidade em condições de chuva, neve, frio, vento etc.
- Sensação de importância ao viajante, pois o carro é considerado símbolo de status social (FERRAZ; TORRES, 2001, p. 81).

Quadro 8. Ciclo sugerindo os problemas do trânsito nas cidades brasileiras

Fonte: Associação Nacional de Transportes Públicos- ANTP 1997, p.18.

Os motivos são atrativos, estimulando o desejo de utilização desse meio de transporte, mas, ao mesmo tempo, deve-se levar em consideração algumas desvantagens, tais como a “•Necessidade de investimento na compra do automóvel. •Maior custo das viagens, embora o desembolso direto seja pequeno. •Necessidade de pagamento de estacionamento e pedágios. •Risco de acidentes e roubos. •Necessidade de dirigir” (FERRAZ; TORRES, 2001, p. 82).

Ao optar por esse meio de transporte o indivíduo tende a levar em consideração apenas os aspectos positivos, entretanto deve-se também considerar os grandes gastos desembolsados. As despesas não terminam com a quitação do bem, elas são mensais e anuais, como: gastos com combustível e possíveis reparos, inúmeros impostos, a necessidade da obtenção de seguro (já que os riscos de roubos são iminentes atualmente), entre outros.

Apesar dos aspectos negativos citados, percebemos a preferência pelo uso do carro e moto em Pato Branco, diminuindo a adesão aos meios coletivos de locomoção. Ferraz e Torres (2001) destacam que a população prefere a maneira mais confortável, que é o carro, e que a opção pelo TPC ocorre apenas quando uma, ou mais, das situações ocorre:

[...] restrição econômica pessoal, impossibilidade de dirigir, inexistência de transporte público de boa qualidade, trânsito congestionado, dificuldade de estacionamento, custo elevado de acesso (pedágio) e estacionamento, restrições impostas pelo poder público ao uso do carro, conscientização da comunidade em relação aos problemas provocados pelo uso massivo do carro etc (FERRAZ; TORRES, 2001, p. 87).

É lamentável que a opção pelo TPC ocorra somente de acordo com as situações acima, já que deveria ser o meio mais eficiente e, portanto, o preferencial, mas não é o que acontece.

Portanto, é essencial melhorar o TPC para estimular a população a mudar o hábito de utilização do automóvel particular. Entre os estudiosos do assunto, há uma compatibilidade de ideias quanto ao TPC como a melhor alternativa para potencializar a fluidez no trânsito, conjuntamente com a diminuição da utilização dos automóveis particulares. Essas ideias se embasam nas particularidades encontradas nesse meio de transporte.

Se a população tiver conhecimento dessas particularidades, poderia optar por esse meio de transporte. Ferraz e Torres (2001) citam algumas características positivas do TPC:

- É o modo de transporte motorizado com menor custo unitário. •Contribui para a democratização da mobilidade, pois muitas vezes é a única forma de locomoção para aqueles que não têm automóvel. •Constitui uma alternativa de transporte em substituição ao automóvel, para reduzir os impactos negativos do uso massivo do transporte individual: congestionamentos, poluição, consumo desordenado de energia, acidentes de trânsito, desumanização do espaço urbano e perda de eficiência econômica das cidades.
- Também como alternativa ao automóvel, diminui a necessidade de investimentos em ampliação do sistema viário, estacionamento, sistemas de controle de tráfego etc., permitindo maiores aportes de recursos em setores de maior importância social: saúde, habitação, educação etc. •Proporciona uma ocupação mais racional (eficiente e humana) do solo nas cidades.
- Propicia, quase sempre, total segurança aos passageiros (p. 83-84).

Os benefícios da utilização do TPC são inúmeros, e facilmente constatado em cidades que priorizam esse meio de transporte, como a cidade de Bogotá na Colômbia. Segundo Pereira (2011), “Bogotá sofria não somente com o caos no transporte público, mas também com a péssima qualidade de vida oferecida aos cidadãos” (PEREIRA, 2011, p.3).

Mas a partir de 1990 os governantes iniciaram estudos a fim de priorizar o TPC em detrimento da utilização do transporte individual, implementando o TransMilenio, que é um BRT (Bus Rapid Transit ou transporte rápido por ônibus)¹³. Esse sistema funciona a partir de um esquema tronco-alimentado, composto por ônibus com grande capacidade de passageiros, tendo prioridade para circular pelas vias (PEREIRA, 2011).

¹³ Referência contida no site <<http://www.brtrbrasil.org.br/index.php/brt/oquebrt#.VvQlsvkrLIU>>. Acesso em: 24. mar. 2016.

Ainda segundo Pereira, “A implantação do TransMilenio em Bogotá trouxe indiscutíveis melhorias para a cidade [...]” (PEREIRA, 2011, p.8), além dos progressos na mobilidade e acessibilidade “[...] melhorou a qualidade de vida e os serviços prestados aos cidadãos” (PEREIRA, 2011, p.1).

Como podemos observar, são várias as melhorias diante da implementação de alternativas que priorizem o TPC, mas ressaltamos que elas só são efetivas quando há qualidade e eficiência. E para manter ou implementar essas condições, é necessário que o Poder Público fiscalize e exija das empresas concessionárias as condições mínimas de qualidade e eficiência.

Tais exigências devem ser estabelecidas no contrato de concessão. Em Pato Branco, a concessão do TPC, que vigora há 20 anos, terminou neste ano (2015), portanto, o Poder Público precisou elaborar um novo edital, o qual prevê que a empresa vencedora da licitação poderá ofertar o serviço por 20 anos (PATO BRANCO, CONCORRÊNCIA PÚBLICA, 2015). Devido ao longo período de tempo previsto para a concessão, acreditamos ser de fundamental importância que, no Edital publicado, sejam destacados os detalhes e as obrigações da contratante, assim como determinações sobre as vistorias e o controle da oferta do serviço.

Com base nesse edital (já publicado), alguns pontos chamam a atenção pela sua importância, como o Art. 6.1, que prevê: “O valor máximo da tarifa proposta admitida será de R\$ 2,80 (*dois reais e oitenta centavos*)” com reajuste anual, devendo o cálculo ser efetuado pelo órgão gestor com base em planilha de custos (PATO BRANCO, CONCORRÊNCIA PÚBLICA, 2015). Isso significa que, diante de todas as exigências citadas, a tarifa não pode ultrapassar o valor estipulado; assim, as empresas serão pressionadas e terão que oferecer o melhor serviço pelo menor custo.

Outro ponto de grande interesse especificado no edital são as disposições direcionadas ao Poder Público. Segundo o edital, é função dos órgãos competentes:

- 1.2-Fixar itinerários e pontos de parada.
- 1.3-Fixar horários, frequência e frota de cada linha.
- 1.13-Receber, apurar e promover a solução das reclamações dos usuários, quando julgadas procedentes.
- 1.16-Promover medidas que assegurem a adequada preservação e conservação do meio ambiente.
- 1.18-Implantar, manter e conservar os pontos de parada ao longo dos itinerários (PATO BRANCO, CONCORRÊNCIA PÚBLICA, 2015).

Essas atribuições devem ser cumpridas pelo DEPATRAN, órgão destinado a gerenciar o TPC e que deve defender o interesse dos usuários, bem como suas reivindicações. Vale ressaltar que as atribuições citadas anteriormente estão diretamente relacionadas às reclamações

constatadas na pesquisa de campo, descritas no Capítulo 3 desta pesquisa. Devido à grande relevância para a reestruturação do sistema de TPC, todas as atribuições devem ser cumpridas, pois interferem diretamente na qualidade dos serviços.

Já as atribuições da concessionária são pontuais:

1.23-Afixar cartazes de utilidade pública na frota de veículos, conforme solicitado pela Concedente.

1.24-Disponibilizar nos veículos, adesivos, legendas, placas ou dispositivos informativos internos, determinados pela Concedente, em adequado estado de conservação e funcionamento.

2.6-Desempenhar atividade de arrecadação, na central de bilhetagem eletrônica, pela Internet, nos ônibus integrantes da frota, bem como em demais locais julgados próprios pela concessionária, mediante controle e fiscalização do Poder Concedente.

2.7-Para realizar a venda de créditos eletrônicos, a concessionária deverá implantar central de vendas e disponibilizar aos usuários pontos de vendas de bilhetes de passagens e créditos eletrônicos de transporte, conforme a necessidade de cobertura que seja demandada para o adequado atendimento dos usuários.

2.8-A concessionária deverá manter e disponibilizar informações atualizadas, com periodicidade diária, através da alimentação de banco de dados gerenciado por software compatível com o utilizado pelo Poder Concedente (PATO BRANCO, CONCORRÊNCIA PÚBLICA, 2015).

As atribuições citadas no edital foram baseadas no estudo técnico elaborado pela empresa Logística, Engenharia e Transportes Ltda. (Logitrans)¹⁴, que encontrou diversos problemas no sistema de TPC. A empresa foi contratada pela Prefeitura Municipal para a elaboração do estudo e, para a criação do projeto básico para a revitalização do TPC.

O estudo (que está anexado no Edital para concessão do TPC), não leva em consideração a opinião da população como um todo. As perguntas dos questionários são em forma de alternativas, o que impossibilita ao entrevistado conversar abertamente com o pesquisador. A visão empresarial sobrepõe-se à visão social buscada nesse trabalho. É um estudo técnico (como de costume), desenvolvido e implementado por pessoas que não fazem uso do TPC, mas dão sugestões e implementam ações para “tentar” satisfazer as necessidades de quem faz uso, ou seja, algo totalmente incoerente.

Para finalizar, é necessário enfatizar que o intuito deste item é sugerir melhorias para a mobilidade e acessibilidade da população patobranquense, pois acreditamos que apenas o diagnóstico a respeito dos problemas não seja suficiente. Diante disso, após o debate a respeito

¹⁴“A Empresa LOGITRANS – Logística, Engenharia e Transportes Ltda., inscrita no CNPJ sob o número 02.109.474/0001-00, apresenta neste documento o objeto do contrato nº 169/2014/GP de elaboração de estudos técnicos e projeto básico no segmento de transporte coletivo, visando atualizar as condições técnicas para operação do Transporte Coletivo Urbano do Município de Pato Branco” (PATO BRANCO, CONCORRÊNCIA PÚBLICA, 2015).

dos aspectos que possivelmente influenciam na fluidez do trânsito, concluímos que a oferta do TPC é a alternativa viável para melhorar a mobilidade e acessibilidade urbana.

Assim, consideramos que é necessário repensar toda a estrutura do TPC, melhorar os mecanismos já existentes e implementar novas alternativas para aprimorar a eficiência e desestimular o uso do automóvel particular. Nos subitens a seguir, serão detalhadas as melhorias tidas como fundamentais para aprimorar a oferta do TPC, assim como alternativas ao uso do TPC (ciclovias e carros partilhados), com o intuito de destacar os meios mais eficientes de deslocamento, os quais podem possibilitar menos danos ao meio ambiente e incentivar o uso de meios coletivos.

Na sequência, apresentamos sugestões a respeito dos ITS, uma forma de melhorar o TPC com tecnologias inovadoras.

5.1 ITS (Sistemas Inteligentes de Transporte)

Os sistemas inteligentes de transporte (ITS) foram desenvolvidos a fim de potencializar a oferta do TPC, através do gerenciamento das estruturas já existentes e da criação de novas alternativas para tornar eficiente o sistema, possibilitando economia de recursos financeiros e ambientais, de tempo, mão-de-obra etc. (BRASIL, 2012).

Esses sistemas “[...] consistem na aplicação de um conjunto de tecnologias em constante evolução para problemas comuns do transporte coletivo” (BRASIL, 2012, p. 12). É por meio das ferramentas tecnológicas (computadores e internet), que os ITS solucionam os mais diversos problemas do TPC, constituindo-se numa alternativa inovadora.

Quando implementados, os ITS podem “[...] ajudar a racionalizar os investimentos, reduzir custos operacionais, melhorar a funcionalidade ou o desempenho dos sistemas de gerenciamento de transporte urbano e de carga, e atenuar o impacto ambiental do setor em termos de emissões ou consumo de combustível” (BRASIL, 2012, p. 12). Conforme citado, são várias as potencialidades dos ITS, pois eles podem ser elaborados de acordo com a necessidade constatada no setor do TPC, em cada cidade, sempre visando à máxima eficiência do sistema.

Em Pato Branco, temos um exemplo de ITS que é o centro de controle e operação (instalado na Empresa LP Transportes), cujo objetivo é obter informações em tempo real da localização dos ônibus, capacidade total de cada carro, características dos passageiros (pagantes, não pagantes), tempo estimado para chegar ao próximo ponto, entre outros aspectos. Essa tecnologia beneficia as empresas que podem ter conhecimento, em tempo real, sobre a localização e situação da sua frota, favorece também o Poder Público, que pode monitorar a

situação do transporte público na cidade e facilita a vida dos passageiros, que podem, através de um número de telefone obter informações sobre as linhas desejadas.

Diante de tantas vantagens, os custos na implementação da tecnologia são ínfimos, fazendo-se necessário apenas; aquisição de GPS para toda a frota, a instalação de uma sala de controle, aquisição de um sistema operacional de leitura dos dados e a destinação de funcionários para examinar os dados, transformando-os em informações aos usuários.

Outro sistema tecnológico viável para o TPC de Pato Branco seria a aquisição de um ITS relacionado ao monitoramento do trânsito através de câmeras, sensores, sondas e softwares. Por meio desse sistema, o gerenciador (funcionário da empresa que organiza o sistema do TPC) pode visualizar prontamente acidentes, congestionamentos e possíveis problemas nas vias, e comunicar os motoristas, para que eles circulem por vias secundárias, evitando que o veículo fique imobilizado por muito tempo.

No caso de Pato Branco, a instalação do sistema proposto seria ainda mais fácil, pois, foram instaladas pelo Poder Público, em conjunto com a Polícia Militar, câmeras públicas em pontos estratégicos da cidade. A instalação das câmeras ocorreu com o intuito de acompanhar a movimentação de pessoas na ruas e verificar, em tempo real, situações suspeitas, buscando evitar vandalismos e melhorar a eficiência da polícia na captura de infratores, bem como para a investigação de crimes e atividades suspeitas.

Uma excelente alternativa seria o estabelecimento de parceria entre as empresas de TPC, o Poder Público e Polícia Militar, para que as empresas também tivessem acesso às imagens das câmeras, pois isso facilitaria muito o gerenciamento do sistema, assim como melhoraria a eficiência desse meio de transporte.

Outros dois sistemas inteligentes poderiam ser aplicados em Pato Branco, são eles o sistema avançado de sinalização do trânsito, que visa a prioridade para o TPC nos cruzamentos (sendo instalado com mais facilidade em vias exclusivas para esse meio de transporte). Através desse sistema, haveria uma maior fluidez nesse meio de deslocamento, o que poderia estimular a sua utilização, pois, enquanto os carros particulares estariam parados nos semáforos, os ônibus estariam deslocando-se com mais facilidade.

O outro sistema proposto é o pagamento eletrônico das tarifas do TPC. Poderia ser instalado aparelhos eletrônicos nos ônibus, para fazer a leitura de cartão de crédito e débito, bem como aplicativos nos smartphones ou computadores (por exemplo). Essa alternativa traria comodidade ao usuário, já que este não necessitaria dispor de dinheiro em espécie.

Na sequência, defenderemos a importância da destinação de vias exclusivas para o TPC em Pato Branco.

5.2 Vias exclusivas para o Transporte Público Coletivo

Muito se tem debatido a respeito da viabilidade das vias exclusivas para o TPC e, baseados em exemplos que estão potencializando a utilização desse meio de transporte, acreditamos que seja uma alternativa extremamente eficiente, se instalada precocemente antes que as cidades tornem-se intransitáveis.

A cidade de Pato Branco vem apresentando, a cada década, um crescimento populacional considerável e, diante desse cenário, é preciso planejar a estruturação do espaço urbano e dos meios de transporte. Tudo isso, para que os problemas de deslocamento não se intensifiquem. Por isso acreditamos ser necessário o planejamento de alternativas de grande impacto para as cidades, pois, se nada for feito nesse âmbito o mais breve possível, futuramente o trânsito da cidade se tornará inviável.

Nesse sentido, defendemos que a destinação de vias exclusivas para o TPC é fundamental para a eficiência atual e futura desse sistema. Entretanto, essa alternativa é muito impactante num primeiro momento, pois muda-se radicalmente a dinâmica das vias e, em alguns casos, é necessário extinguir estacionamentos públicos ou até mesmo, em vias de sentido único, destinar uma delas para a circulação apenas dos ônibus.

Por ser tratar de uma alternativa vista como “drástica”, ela pode causar a contestação dos usuários do transporte individual, pois, o carro “perde” espaço para o TPC. Entretanto, após a primeira adaptação das vias, o trânsito como um todo fluirá, beneficiando tanto os usuários do TPC, como os que utilizam automóveis particulares.

As vias exclusivas de ônibus têm como principal objetivo proporcionar melhores condições de circulação para os veículos de transporte coletivo, proporcionando também:

- [...] a redução do tempo de viagem, dando prioridade à modalidade de maior capacidade de transporte de pessoas;
- racionalizar e reorganizar o serviço de ônibus, em função de redução de investimentos na quantidade de veículos requeridos;
- reduzir o consumo de combustíveis, com diminuição e otimização do custo operacional;
- melhorar as condições do serviço prestado, permitindo o estabelecimento de nova imagem dos serviços ofertados à população;
- criar eixos preferenciais para o transporte coletivo, com tratamento adequado e atendendo as necessidades de demanda;
- proporcionar melhor qualidade ambiental nos corredores de transporte coletivo e nas áreas adjacentes;
- garantia de prioridade para o transporte público em vias congestionadas;
- melhoria das ligações por transporte coletivo entre regiões da cidade (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS, 1997, p. 109).

Os benefícios da destinação de vias exclusivas são inúmeros e podem melhorar o sistema e atrair mais usuários. Mas deve-se levar em consideração alguns aspectos no planejamento das vias, dentre eles “Estabelecer a classificação da via; Definir as diretrizes de planejamento do sistema viário; Identificar o desempenho desejado; Estabelecer os parâmetros do projeto” (SILVA, 2005, p.98).

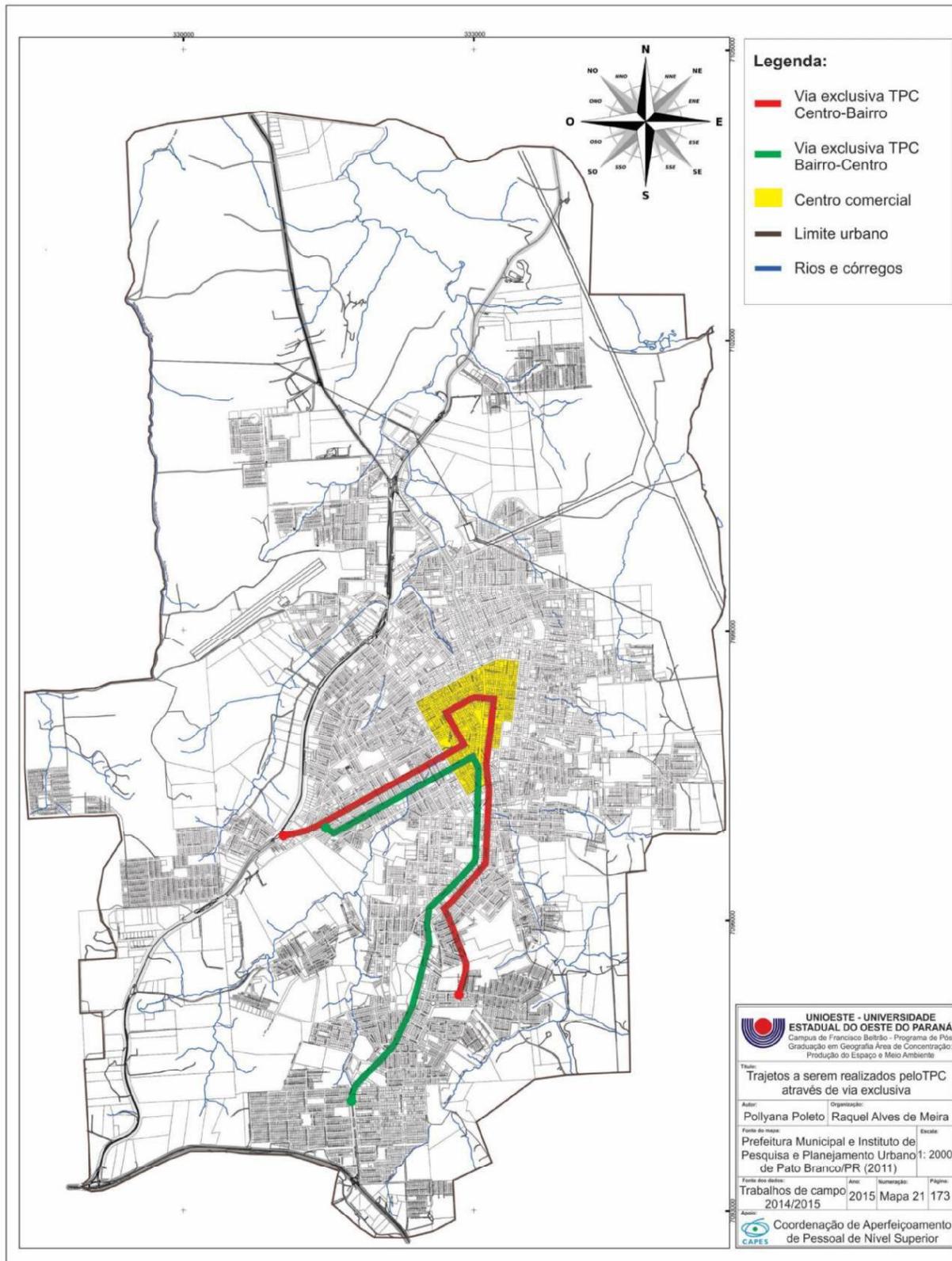
Além disso, a ANTP sugere que se reserve preferencialmente a faixa da direita para o TPC, e as demais para a circulação dos automóveis particulares “Este tipo de tratamento viário é o mais usado em diversas cidades brasileiras, devido ao seu baixo custo e facilidade de implantação” (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS, 1997, p. 110).

Como na cidade selecionada para a pesquisa as principais vias que ligam o centro/bairros populosos são de duplo sentido, poder-se-ia estudar a possibilidade de destinar uma delas para o TPC e a outra para os carros particulares ou manter as duas para tráfego normal, destinando o estacionamento público (do lado direito) para a circulação do TPC.

As vias que poderiam comportar uma faixa exclusiva são (Mapa 21): rua Itacolomi (que liga o centro principal aos bairros Planalto, Alto da Glória e São João); rua Tapir que faz a sentido contrário, partindo dos bairros citados para o Centro; Avenida Tupi (que liga o centro principal à Zona Sul da cidade) e a rua Tocantins (que faz a ligação contrária, da Zona Sul para o centro principal).

A destinação da faixa exclusiva para o TPC pode ser realizada de várias maneiras, mas a mais viável é a implantação de “taxões”, sinalizando a exclusividade da circulação. Vale ressaltar que é importante que haja cautela e que outras medidas sejam implementadas conjuntamente para garantir a segurança no trânsito, tais como:

- Necessidade de constante fiscalização e policiamento para evitar a invasão de outros tipos de veículos;
- Nas aproximações de vias transversais que permitem a conversão a direita, há necessidade do tráfego geral utilizar a faixa exclusiva para efetuar esse movimento;
- Interfere no embarque/desembarque de passageiros de táxi ou veículos particulares;
- Necessita de projeto especial para operações de carga e descarga;
- Interfere no acesso dos veículos às edificações lindeiras (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS, 1997, p. 110-111).



Devido a essas e outras recomendações, os estudos das vias exclusivas devem ser realizados com cautela para não “atrapalhar” o trânsito em geral, evitando acidentes.

Um exemplo da implementação desse sistema ocorre na cidade de Curitiba, onde ruas exclusivas foram inauguradas em 1974. Esse sistema é “[...] composto por eixos estruturais, cada um com três vias paralelas, sendo a central destinada ao transporte de massa, tráfego local e estacionamento de automóveis, e as laterais, para o tráfego de passagem, uma para cada sentido” (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS, 1997, p. 117). O sistema de TPC é extremamente eficiente no que se refere ao fluxo, como podemos observar na Foto 33, a seguir.

É sabido que não podemos comparar Curitiba com a cidade de Pato Branco, nem tomar como modelo o sistema lá implementado, porque a quantidade de passageiros/dia não é equivalente, nem mesmo o infraestrutura das vias. Entretanto, é possível implementar medidas que foram eficientes em Curitiba, buscando adaptá-las à cidade de Pato Branco.

Foto 33. BRT em Curitiba-PR



Fonte: FOTO BRT Curitiba, Roberta Soares, 2015.

Além do planejamento das vias exclusivas, é preciso projetar melhorias para as calçadas, já que, ao desembarcar do ônibus, os passageiros tornam-se pedestres e necessitam de boas condições para completar sua viagem. No próximo item apresentaremos alguns destaques sobre assunto.

5.3 Calçadas, espaços exclusivos aos pedestres

Independente do meio de deslocamento utilizado, em algum momento do deslocamento o indivíduo necessita mover-se com suas pernas e, portanto, é considerado pedestre. No Brasil, apesar dos meios individuais de deslocamento serem muito utilizados, os deslocamentos urbanos realizados a pé são muito significativos.

Para que os pedestres desloquem-se com facilidade, as calçadas necessitam estar em boas condições de uso, pois “[...] são elementos essenciais para o funcionamento das cidades e para garantir a circulação segura e confortável dos pedestres” (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS, 1997, p. 104).

Além disso, as calçadas têm o papel fundamental de ligar um local ao outro, geralmente locais que não podem ser alcançados de carro ou de TPC. Segundo Graebin (2009), as calçadas servem para a circulação, e tudo deve ser feito para proporcionar condições favoráveis para que essa função seja efetiva.

As calçadas também têm o papel de proporcionar a sociabilidade entre as pessoas, pois é o local da possibilidade do contato e da interação, o que não ocorre nas vias de circulação de automóveis particulares, já que nessas não há possibilidade do encontro, devido ao isolamento vivenciado pelos indivíduos, que se encontram “fechados” em seus veículos.

Assim, os investimentos nas calçadas devem ter primazia, devido aos benefícios sociais que elas proporcionam. No entanto, Graebin (2009) ressalta que, infelizmente, a preocupação do Poder Público com os carros particulares e suas vias de circulação, é maior do que com os pedestres e suas calçadas. Ainda segundo esse autor: “Uma vez que grande parte das pessoas realiza seus deslocamentos a pé, o tratamento oferecido aos pedestres deveria ser igual, ou melhor, ao que é oferecido aos usuários de veículos particulares” (p. 15).

No que diz respeito a Pato Branco há prioridade das ações e investimentos voltados para a circulação dos automóveis, em detrimento dos pedestres. Essa situação é ainda mais perceptível nos bairros, pois quanto mais distante do centro, piores são as condições das calçadas. Em grande parte das ruas dos bairros, as calçadas inexistem, sendo compostas apenas por grama ou terra e, em alguns casos objetos são depositados nelas, como materiais de construção, lixo, entulhos e até mesmo carros. Tudo isso dificulta a circulação do pedestre, que se obriga a circular pela via, sem segurança e correndo risco de ser atropelado.

A solução para esse problema poderia ocorrer por meio da intervenção do Poder Público, que deveria determinar e fiscalizar a construção e estruturação das calçadas. Além disso, a fiscalização deveria ser efetiva e quando preciso, os proprietários deveriam ser

notificados e autuados. Quando as calçadas encontram-se em boas condições, servem para a circulação e também para a permanência, tornando-se pontos de encontro.

Alguns gestores vão além, propondo vias exclusivas para a circulação de pedestres, é o caso da rua XV de Novembro em Curitiba-PR, mais “[...] conhecida como rua das Flores, foi a primeira via pública exclusiva para pedestres no Brasil” (GRAEBIN, 2009, p. 51). Nesse ambiente é possível que os pedestres interajam entre si e sociabilizem. Na Foto 34 podemos observar a dinâmica dessa rua, contrastada com a malha urbana compacta no fundo.

A finalidade desse projeto, implementado na Rua XV de Novembro, era segundo Ferreira (2002) a revitalização, animação e descongestionamento das vias do centro de Curitiba. Diante do sucesso da via, outras áreas como estas foram implementadas, e segundo o autor, hoje são mais de 3km de vias exclusivas aos pedestres.

Foto 34. Rua XV de novembro – rua das Flores (Curitiba-PR)



Fonte: CURITIBA. Prefeitura Municipal de Curitiba. Acesso em: 26 nov. 2015.

Ferreira (2002, p.268) acredita que a eficiência do projeto ocorreu devido a vários fatores, dentre eles:

[...] a escolha da rua foi muito bem feita, [...] principal ponto de encontro da cidade. Segundo, o Instituto de Planejamento Urbano de Curitiba-IPPUC, pretendeu reabilitar, em seu projeto urbanístico, quatro funções fundamentais da rua: social - lugar de lazer, ponto de encontros, de conversas; econômico - centro de negócios; político - a rua é o lugar de discussões entre as diferentes correntes de opinião; cultural - a Universidade, o teatro municipal são situados nas proximidades.

Portanto, a escolha da rua a ser destinada para a circulação exclusiva dos pedestres deve ocorrer a partir de análises de viabilidade e, além disso, a população precisa ser estimulada a utilizar esse espaço, que historicamente foi lugar das manifestações e reivindicações populares.

Atualmente há debates, por meio dos quais se defende a ideia que ruas como essa proporcionam além de segurança, comodidade e interação aos pedestres, o aumento nas vendas dos estabelecimentos da área, porque, quando há uma circulação grande de carros, os consumidores não se sentem estimulados a entrar nas lojas. Já quando há uma circulação grande de pedestres, eles geralmente entram nos estabelecimentos e tendem a consumir. Portanto, a exclusividade dessas ruas para os pedestres não beneficia somente eles, mas também aos comerciantes e consumidores em geral.

Diante do exposto, podemos constatar que, em Pato Branco, não existem ruas exclusivas para pedestres, entretanto, a praça principal possui algumas características citadas na rua das Flores, possibilitando a socialização entre os diversos segmentos sociais.

O Poder Público de Pato Branco tem notado que a destinação exclusiva de ruas específicas (em dias determinados), para atividades de lazer e recreação geram resultados positivos para a população.

Dessa forma, por meio de alguns projetos da Secretaria Municipal de Esporte Lazer, Juventude e Idoso, diversas atividades de lazer têm sido desenvolvidas em ruas da cidade, que se tornam exclusivas para esse fim, nos finais de semana. Para isso foi elaborado um calendário, a fim de organizar essas atividades que geralmente ocorrem aos sábados. Neste dia a equipe de profissionais da Prefeitura desloca-se para o bairro, de acordo com o cronograma estabelecido e seleciona uma rua para instalar os equipamentos de lazer.

Na rua Goianases e na Avenida Tupi são desenvolvidas atividades pelo Poder Público. A rua Goianases, por exemplo, é uma via de mão única, localizada no centro, na qual acontece a Feira do Agricultor semanalmente (Foto 35). Vale ressaltar que, frequentemente a Secretaria

Municipal de Esporte, Lazer, Juventude e Idoso, promove a rua do Lazer, com atividades variadas e direcionadas para as crianças e suas famílias.

A Avenida Tupi também já foi destinada para esse tipo de atividades. No dia 15 de novembro de 2015, o espaço foi reservado exclusivamente para o lazer de crianças e seus familiares. Nas Fotos 36 e 37, podemos observar o Toboágua itinerante instalado no local. Segundo estimativas da prefeitura “[...] o brinquedo reuniu cerca de 2.500 crianças e adultos” (PATO BRANCO, 2015)

Foto 35. Rua Goianases – rua do Lazer (Pato Branco-PR)



Fonte: PATO BRANCO, 2015.

Iniciativas como essas estão previstas para serem realizadas semanalmente, nos diferentes bairros da cidade. Ações e atividades como estas são uma forma adequada de incentivar a apropriação coletiva dos espaços públicos, possibilitando o lazer, bem como, o desenvolvimento de relações de sociabilidade entre os diferentes segmentos sociais.

Foto 36. Avenida Tupi – rua do Lazer: Toboáguas itinerante



Fonte: PATO BRANCO, 2015.

Foto 37. Avenida Tupi – rua do Lazer: Toboáguas itinerante, diversão das crianças



Fonte: PATO BRANCO, 2015.

É importante destacar que o pedestre deve ter prioridade no trânsito e que, quando destinamos ruas exclusivas para eles, há um estímulo para a circulação a pé, diminuindo o

número de automóveis particulares nas vias. Portanto, o Poder Público de Pato Branco deve repensar suas estratégias de investimento, levando em consideração não só a reestruturação de vias para os automóveis, mas também as vias e calçadas para a circulação de pedestres, no centro principal e nos bairros mais afastados. Essas ações seriam importantes, pois, quando são disponibilizadas as mesmas condições para os diversos meios de deslocamento, a população é incentivada a desenvolver novos hábitos, tornando a cidade acessível a todos.

Outro aspecto que influencia decisivamente na qualidade do TPC são os pontos de embarque/desembarque. Assim, no próximo item iremos ressaltar as melhorias necessárias nessas infraestruturas.

5.4 Infraestrutura dos pontos de embarque/desembarque

Através das entrevistas realizadas com os usuários do TPC (transcritas no Capítulo 3), podemos concluir que a maioria dos pontos não satisfazem as necessidades da população. Muitos dos pontos existentes encontram-se em condições precárias, alguns foram depredados e em algumas áreas eles sequer existem “fisicamente” (o ponto é sinalizado por uma placa ou tem-se como referência a localização de um poste, uma lombada, uma árvore etc.).

Para agravar ainda mais a situação, a população não sabe a quem recorrer para reivindicar melhorias. Embora o Poder Público seja o grande responsável pela instalação e manutenção desses pontos, essa obrigatoriedade não é divulgada e nem efetivada.

Além disso, deve estar claro para a população que todos possuem o mesmo direito de acessar ao TPC e isso significa que todos os pontos da cidade deveriam ser padronizados, proporcionando as mesmas condições para os segmentos sociais de áreas diferentes.

Segundo as publicações da ANTP, os pontos deveriam dispor “[...] além do abrigo, iluminação própria, banco, lixeira, mapas e informações operacionais sobre a rede de transporte e o órgão gestor” (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS, 1997, p. 150).

Com relação ao abrigo, ele deve ser muito bem planejado, pois sua principal função é a proteção contra as intempéries, por isso deveriam ser “[...] fechados na lateral e na parte de trás, proporcionando maior conforto aos usuários durante a espera” (FERRAZ; TORRES, 2001, p. 206). Deve-se levar em consideração que o usuário necessita permanecer um tempo considerável no abrigo independente das condições climáticas, portanto, a estruturação adequada influencia diretamente no bem-estar do indivíduo.

A iluminação é essencial para proporcionar segurança nos pontos, e poderia facilmente fazer parte de um sistema sustentável, em que durante o dia armazenaria energia solar e à noite

essa energia transformar-se-ia em iluminação. Isso exigiria um investimento inicial elevado, mas posteriormente não traria gastos ao orçamento da prefeitura.

Outra importante implementação nos pontos é a instalação de bancos, pois eles proporcionam comodidade aos usuários, já que alguns deles necessitam esperar o TPC por longo tempo. Atualmente os pontos não possuem bancos, o que dificulta o período de espera pelo meio de transporte principalmente para grupos específicos de usuários como os idosos, indivíduos doentes ou machucados, mães com crianças de colo, entre outros. A instalação de bancos deve ser planejada para que a infraestrutura permaneça por um longo tempo, beneficiando a população como um todo.

Os mapas e as informações operacionais também têm sua importância, principalmente para pessoas que não conhecem as linhas, os itinerários e os horários dos ônibus que passam em cada um dos pontos (como turistas, cidadãos que estão aderindo ao TPC e até mesmo usuários que precisam deslocar-se para outras áreas da cidade).

Durante a pesquisa, não foi constatada disponibilização de informações (como as citadas acima) nos pontos. O Poder Público em parceria com as empresas de TPC deveriam fornecer para a população essas informações de forma acessível, através de placas de alumínio ou outro material, que possam ser afixados nos pontos.

Uma forma de arrecadar fundos para as melhorias citadas seria a divulgação de propagandas de empresas/comércio da região na estrutura dos pontos, sendo possível uma arrecadação mensal, que pode ser destinada para melhorar esses espaços.

Além dos pontos convencionais citados acima, há, em Pato Branco, pontos que proporcionam a integração do TPC e isso significa que a circulação de passageiros é maior, sem contar o tempo de espera que geralmente é mais longo. Devido a essas variantes, Ferraz e Torres (2001) ressaltam que a infraestrutura desses pontos deve ser ainda mais completa, com “[...] o lugar de cobertura, bancos para sentar, sanitários, controle de acesso na entrada etc., caracterizando uma estação de ônibus ou bonde” (p. 204).

Entretanto, o que constatamos na realidade é que os pontos denominados como de integração possuem a mesma infraestrutura dos demais localizados no centro, ou seja, nem bancos existem. Em cidades do porte de Pato Branco dever-se-ia planejar pontos de integração com as características citadas por Ferraz e Torres (2001), pois com o crescimento contínuo da área urbana, em poucos anos os existentes atualmente estarão ultrapassados.

Mesmo diante do cenário descrito, no Edital para concessão do serviço publicado pela Prefeitura não são especificados os detalhes da infraestrutura dos pontos de integração. Devemos levar em consideração que o serviço deve ser ofertado por 20 anos e, portanto,

deveriam constar as estruturas que influenciam no bem-estar dos usuários. O que consta no Edital são aspectos mais gerais. Por meio de um estudo técnico, propuseram aos pontos:

[...] 30 metros no seu comprimento, o equivalente a duas vagas para ônibus, e a largura mínima é de 4 metros, que pode ser atingido pelo avanço dos pontos sobre o estacionamento. [...] o que representa uma capacidade de 240 pessoas por ponto de integração, resultando em 960 pessoas atendidas simultaneamente na região central (PATO BRANCO, CONCORRÊNCIA PÚBLICA, 2015).

Além disso, detalhes sobre os demais pontos localizados em diferentes áreas da cidade não são citados no estudo técnico, assim não haverá um padrão mínimo nessa infraestrutura.

É notável a necessidade de melhorias e o comprometimento das futuras gestões, para manter e instalar novos pontos, mas para isso deveriam ser elaborados Leis ou Diretrizes que norteassem o planejamento dessas infraestruturas, com as características mínimas de abrigo com proteção lateral e atrás, iluminação, bancos, lixeiras, calçadas em boas condições, informações sobre os itinerários e horários e os meios de comunicação entre usuário/empresa/Poder Público.

Na sequência, destacaremos outro aspecto que influencia diretamente na escolha pelo TPC, que são as gratuidades e benefícios concedidos para alguns grupos de usuários.

5.5. Viabilidade de gratuidades e benefícios

A concessão de benefícios aos usuários do TPC (gratuidades ou descontos no valor das passagens) é idealizada buscando uma equidade nas condições de mobilidade urbana. Vale salientar que mesmo o TPC sendo considerado o meio mais acessível e democrático de deslocamento, existe uma desigualdade no acesso dos diferentes segmentos sociais.

Isso porque igualdade significa que todos os indivíduos devem pagar a **mesma** tarifa. Daou (2007) sintetiza melhor essa ideia, enfatizando que a “[...] igualdade tarifária pode dar existência a uma desigualdade de acesso à prestação” (DAOU, 2007, p. 174). Preferimos utilizar o termo “equidade” ao invés de “igualdade” em nossas argumentações, pois consideramos que os cidadãos devam ter condições de acesso ao TPC de modo diferenciado, de acordo com a sua situação econômica atual.

Uma forma de proporcionar a equidade no acesso ao TPC é identificar os segmentos mais necessitados e proporcionar a eles benefícios para a utilização desse meio de transporte. O Poder Público de Pato Branco defende essa ideologia e considera que é necessário conceder benefícios à população. O grande problema é que as empresas que fornecem o serviço de TPC

pressionam o governo, argumentando que não é viável a concessão de mais benefícios, devido ao aumento nos custos.

Daou (2007) explica melhor essa conjuntura, citando que o “[...] setor privado, ‘explora’ a atividade sob sua conta e risco” (p. 160). Em contrapartida à população (pagante) financia o seu serviço, e também as gratuidades e benefícios, através do pagamento das tarifas integrais. Isso significa que as gratuidades e benefícios são financiados pelos demais usuários, e isso pode causar algumas situações de injustiça social, como a citada por Gomide (2003):

Podem existir situações em que os descontos de tarifa para os estudantes de classe média da rede privada de ensino, por exemplo, sejam financiados pelos trabalhadores de baixa renda do setor informal da economia, que não usufruem nenhum benefício. A atual política de descontos e isenções de tarifas é, portanto, regressiva, podendo gerar situações em que pobres subsidiam ricos (p.21).

O ideal seria um sistema gerido de forma mista, em que o beneficiário (usuário) arcaria com um valor simbólico, enquanto o Poder Público subsidiaria o restante da tarifa. “[...]os subsídios públicos podem desempenhar papel importante na promoção de acesso aos serviços de transporte público” (CARVALHO; PEREIRA, 2011, p. 20).

Em diversas cidades europeias como Praga, Madrid, Berlin, Copenhague, dentre outras, o sistema de gerenciamento do TPC é misto, como constata Carvalho (2013). Ainda segundo o autor “Em muitos países há um sistema de financiamento do transporte público que, em linhas gerais, cobre entre 40% e 50% dos custos dos sistemas. Os modelos são composições entre recursos provenientes de tributos e recursos gerados pela cobrança do sistema” (CARVALHO, 2013, p.13).¹⁵

Daou (2007) destaca que esse “[...] subsídio estatal pago diretamente ao concessionário poderá servir para cobrir os encargos dele, com gratuidades para segmentos específicos de usuários, com investimentos e com reduções tarifárias previstas como medidas de política tarifária” (DAOU, 2007, p. 163). Compartilhamos as ideias de Daou (2007), pois compreendemos que “[...] não parece razoável transferir para o usuário o ônus da desoneração tarifária dos outros. [...] os princípios da solidariedade social e da igualdade exigem que toda a sociedade, e não apenas os demais usuários do serviço, arquem com os custos das tarifas redistributivas” (2007, p.182).

¹⁵ Além do financiamento por meio de subsídios estatais para o TPC, o autor Carvalho (2013) cita outras formas de financiamento que estão demonstradas no Anexo Tabela 2. Na tabela o autor especifica a origem do financiamento, a fonte, justificativa, caracterização, vantagens, desvantagens e exemplos.

Com base na ideia de que a sociedade como um todo é a grande responsável por estimular a equidade, no que diz respeito à garantia de melhores condições de mobilidade para todos, destacamos algumas alternativas para o custeio dos benefícios que podem ser concedidos a determinados usuários. Uma dessas alternativas é citada por Daou (2007), ao ressaltar que os benefícios poderiam ser custeados com os “[...] recursos do Fundo de Combate e Erradicação da pobreza” (2007, p. 170). Esse fundo foi criado a partir da lei complementar nº 111/01 e prevê no Art. 1º que os recursos “[...] serão aplicados em ações suplementares de nutrição, habitação, saúde, educação, reforço de renda familiar e outros programas de relevante interesse social, voltados para a melhoria da qualidade de vida” (BRASIL, 2001). A mobilidade e acessibilidade à cidade por meio do TPC poderia ser financiada por esse fundo, pois é de relevante interesse social.

Outra opção seria o subsídio através “[...] de verbas do FAT (Fundo de Amparo ao Trabalhador, criado pela Lei n. 7.998, de 11.01.1990), para a adoção de ‘auxílio-transporte’, juntamente com o seguro-desemprego, para os trabalhadores desempregados” (DAOU, 2007, p. 171). Esse fundo, por sua vez, beneficiaria apenas a parcela dos usuários que momentaneamente estaria desempregada, pois, acredita-se que sem emprego, e conseqüentemente sem renda, o cidadão tenha mais dificuldade de locomover-se em busca de um novo posto de trabalho. A concessão desse benefício deveria ser assegurada até que o usuário adquirisse um novo emprego.

Outro segmento beneficiado pelos descontos nas tarifas são os estudantes. Assim como os demais segmentos da cidade estudada, eles não possuem subsídios do Poder Público, entretanto, Daou (2007) destaca que eles poderiam “[...] contar com os recursos dos fundos previstos no artigo 60 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias, destinados a manutenção e ao desenvolvimento da educação básica e remuneração do magistério” (2007, p. 171-172). Essas verbas já estão previstas em artigos, falta apenas o interesse do Poder Público em implementá-las, através de programas de transporte gratuito para os alunos dos diferentes níveis de escolaridade.

Além das alternativas de subsídios citadas, devemos enfatizar que todos os trabalhadores têm o direito de receber auxílio transporte dos empregadores, pois é um benefício que foi adquirido em meados de 1980 e deve ser garantido (GOMIDE, 2003). O grande problema é que “[...]o VT¹⁶, desde a sua criação, não teve o seu mecanismo de funcionamento modificado. Deve-se pensar, assim, em formas alternativas de ampliar o benefício e garantir o

¹⁶ Abreviação de Vale-Transporte.

direito do acesso dos trabalhadores urbanos de baixa renda ao transporte” (GOMIDE, 2003, p.20).

Esse auxílio pode constar como adicional no salário, ou ser abatido no valor total do salário (sendo no máximo 6%) (DAOU, 2007, p. 168). Entretanto, atualmente o empregador não fornece o auxílio e, quando fornece, acaba remunerando em espécie, assim o trabalhador opta por investir no meio de transporte que lhe convém, no caso de Pato Branco, o particular/individual.

Vale ressaltar que, quando o trabalhador recebe os “vales-transportes” (ou no caso de Pato Branco os créditos no cartão magnético), ele é estimulado a utilizar o TPC, isso beneficia o sistema. Dessa forma, a fim de incitar a utilização do TPC, o Poder Público deveria criar projetos e programas que incentivem as empresas a repassarem os vales-transportes para os seus funcionários, bem como estimulá-los a utilizar esse meio de deslocamento.

Na sequência, um assunto pouco debatido, mas de extrema importância para facilitar a adesão de novos usuários do TPC e também melhorar a utilização pelos já usuários, isto é, a comunicação facilitada entre a empresa o Poder Público e os Usuários.

5.6 Canais de comunicação entre empresa/poder público/usuários

Ainda debatendo aspectos do TPC que devem ser melhorados, acreditamos que a comunicação entre empresas/Poder Público e usuários pode ampliar a utilização desse meio de transporte, porque possíveis questionamentos, sugestões e informações poderiam ser facilmente transmitidos através de um canal de comunicação entre todas as partes.

Existem várias formas de diálogo, entre elas o: “•contact centers & telefonia, •sistemas e dispositivos móveis, •infraestrutura de visualização fixa, no terreno ou embarcada, •sistemas de áudio, •internet, •sistemas de broadcast, •sistemas de comunicação por proximidade (bluetooth)” (BRASIL, 2012, p. 125). Alguns meios são de fácil implementação como a telefonia e aplicativos para dispositivos móveis e internet, pois, necessitam de poucos investimentos financeiros para funcionarem. Já os outros, como sistemas de áudio e bluetooth, dependem de aparatos tecnológicos (investimento mais alto).

Em Pato Branco, o canal de telefonia é o principal meio de comunicação entre empresa/usuário, mas devemos destacar que apenas uma das empresas disponibiliza esse serviço, a LP Transportes. De acordo com a proprietária, a linha telefônica foi instalada com o intuito de conceder informações para a população, tais como: os horários das linhas, a disponibilidade da integração, os percursos realizados pelos ônibus, servindo também para solucionar problemas encontrados nos percursos, receber reclamações e sugestões etc.

A linha telefônica funciona em tempo real, contando com a agilidade dos funcionários no repasse das informações e isso é de extrema importância, pois “Um dos elementos-chave de um sistema de informação ao usuário moderno é a garantia da sincronicidade desta informação com o que está realmente ocorrendo no terreno e durante a operação” (BRASIL, 2012, p. 124).

A Empresária dos transportes informou que a intenção, a curto prazo, é implantar um sistema para os dispositivos móveis (aplicativo) que possibilite ao usuário o acesso, por meio de *smatphones*, às informações disponibilizadas pela empresa (as mesmas informações cedidas pela linha telefônica).

O grande problema é que os dois sistemas de acesso aos dados estão sendo planejados e executados por apenas uma das duas empresas e isso significa que as informações são incompletas. O Poder Público deveria cobrar que os sistemas fossem implantados também pela Empresa Transangelo.

Além disso, as informações sobre o TPC deveriam ser atualizadas no site da prefeitura, para que esse canal de comunicação entre os usuários e o Poder Público fosse mais eficaz. As informações apresentadas no site são bem confusas, dificultando a compreensão dos usuários. Essas melhorias poderiam ser feitas através de investimentos públicos em recursos de tecnologia, já que a internet está cada dia mais acessível à população e é uma ferramenta para a disseminação de informações.

Assim como os canais de informação mais tecnológicos, outros meios mais simples também são importantes e eficientes. Um exemplo são as informações fixadas nos pontos de embarque/desembarque (como citado anteriormente). Para ampliar as informações sobre esse serviço, segundo Ferraz e Torres (2001), devem ser disponibilizados “[...] mapa das linhas com a localização das estações (terminais), locais de integração física entre as linhas, principais pontos de parada, horários entre atendimentos das diversas linhas, preço das passagens e etc.”

(p. 260). Tais informações são fundamentais para a compreensão dos usuários sobre esse meio de deslocamento público.

Essas informações divulgadas pelas empresas e pelo Poder Público não precisam estar fixadas apenas nos espaços do TPC, podem também ser “[...] veiculadas fora do sistema, como no caso do uso do rádio, do telefone e da televisão” (FERRAZ; TORRES, 2001, p. 258). Esses autores consideram que as informações impressas em folhetos também são eficientes na disseminação de algumas informações (p. 261). Todas essas formas e meios de divulgação poderiam atrair novos usuários, pessoas que não fazem uso desse meio de deslocamento, mas que a partir do conhecimento sobre esse serviço poderiam utilizá-lo.

Compreendemos que os meios para disseminação de informações e para o estabelecimento de contato entre as partes são inúmeros. Basta o interesse das empresas e dos representantes públicos para que os dados sejam propagados para a população em geral, o que pode estimular a utilização desse meio de deslocamento.

No próximo item abordaremos a capacitação dos funcionários, pois não basta que a infraestrutura e os sistemas de comunicação sejam eficientes, já que a competência dos funcionários também influencia diretamente na adesão ao TPC.

5.7 Capacitação dos operadores do Transporte Público Coletivo

Além de enfatizarmos a necessidade de melhorias na qualidade do serviço ofertado, através de implementação de infraestruturas e aperfeiçoamento de tecnologias, é preciso considerar também o aperfeiçoamento dos profissionais do setor, pois sem eles o sistema de transporte não pode operar.

Por meio da capacitação dos profissionais que atuam no TPC, é possível “[...] preparar condutores de veículos, cobradores e administradores de transporte a desempenhar adequadamente suas funções” (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS, 1997, p. 209).

Há várias formas de proporcionar o aperfeiçoamento desses profissionais, regidos por entidades públicas ou privadas.

No caso das entidades públicas, muitas prefeituras já ofertam cursos regulares para trabalhadores dos sistemas de ônibus e táxis. Alguns Detrans oferecem cursos de condutor de veículo escolar. Na área privada, o principal agente de capacitação é o Sest-Senat, que organizou recentemente um amplo programa nacional, além de cursos periódicos organizados pelas próprias empresas ou oferecidos por fabricantes de equipamentos e veículos (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS, 1997, p. 211).

Sabemos que a Empresa LP, em Pato Branco, proporciona aos funcionários cursos periódicos oferecidos pelo SEST-SENAT. A responsável por essa empresa, destacou que a capacitação de seus colaboradores é fundamental para a qualidade dos serviços ofertados. O aperfeiçoamento profissional dos funcionários do TPC deve ser contínuo e o Poder Público municipal tem a responsabilidade de notificar e exigir que as empresas viabilizem condições para que esse aprimoramento ocorra, pois isso influenciará no funcionamento e na qualidade do sistema.

No próximo item discutiremos melhorias na mobilidade como um todo, tendo como foco as ciclovias, uma alternativa para melhorar as condições locomoção de muitos cidadãos.

5.8 Bicicletas e ciclovias

Após destacarmos as alternativas para melhorar o sistema de TPC, optamos, neste item, por indicar outro meio de deslocamento que é a bicicleta, mantendo sempre o foco principal, que visa à fluidez do trânsito e à acessibilidade dos cidadãos.

Nesse sentido, destacamos que as ciclovias são uma estrutura que pode possibilitar boas condições de locomoção para aqueles que utilizam a bicicleta como meio de transporte. Esse meio de deslocamento pode proporcionar inúmeros benefícios tanto aos usuários, combatendo o sedentarismo, como ao meio ambiente já que não polui e não emite ruídos.

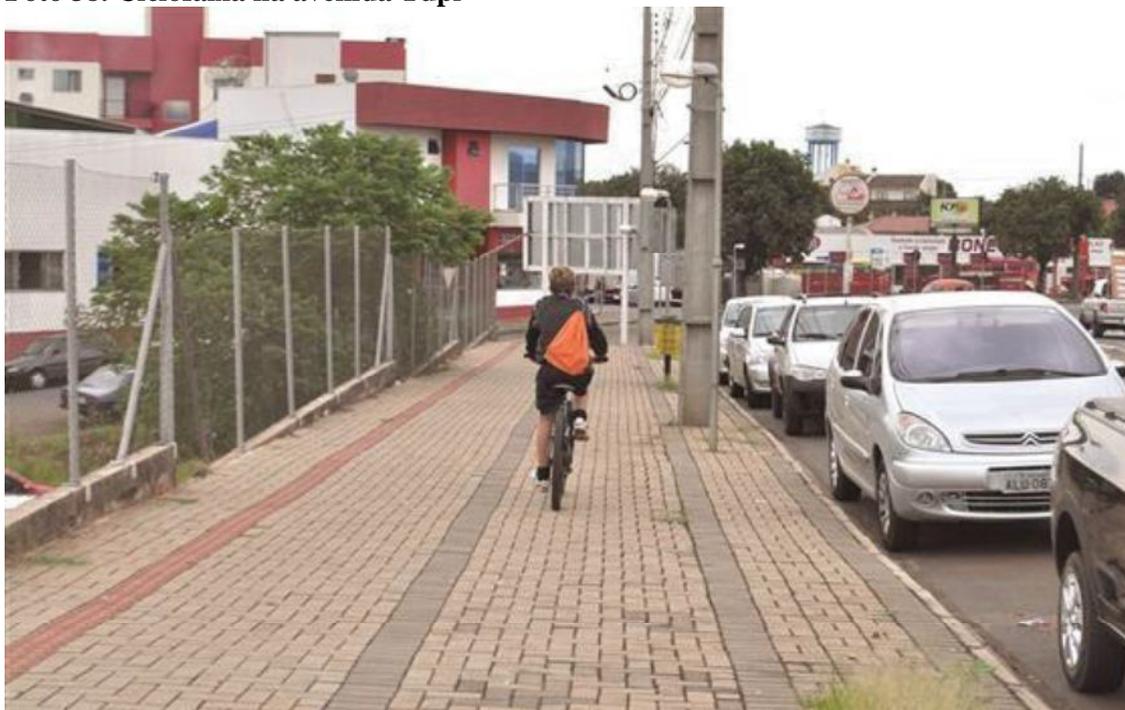
Ruxa (2013) considera essencial repensar o modelo de mobilidade urbana e acredita que o deslocamento através da bicicleta pode fazer parte desse novo modelo. Para que isso se torne rotina no cotidiano das pessoas, o investimento em ciclovias é essencial, pois deve garantir a segurança dos ciclistas.

As ciclovias são espaços de uso exclusivo dos ciclistas, são separadas fisicamente das vias de circulação dos automóveis e das calçadas destinadas aos pedestres. O isolamento da ciclovia pode ocorrer através da implantação de diversos mecanismos, entre eles os tachões, blocos de concreto, meio fio, grades etc.

Em Pato Branco, não há projetos de ciclovias, porém existe uma ciclofaixa de pequena amplitude, implementada nas calçadas e delimitada através de uma faixa cor cinza. O grande problema é que nenhuma barreira física separa o espaço dos pedestres e dos ciclistas. A ciclofaixa abrange uma pequena extensão da Avenida Tupi (parte que foi revitalizada) e do prolongamento da rua Tocantins (obra recente). Na Foto 38, podemos verificar a delimitação da ciclofaixa, através das faixas cinza na calçada.

Devemos levar em consideração que, para a ciclovia funcionar de forma eficiente, ela deve ser planejada conjuntamente com a estruturação de vias e infraestruturas para os demais meios de deslocamento (carro, motocicleta, ônibus, a pé etc.), levando em consideração a “[...] circulação, estacionamento, sinalização e comunicação com o usuário [...]” (ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS, 1997, p. 124).

Foto 38. Ciclofaixa na avenida Tupi



Fonte: PATO BRANCO, 2015.

Além do investimento em infraestrutura para as ciclovias, deve haver uma conscientização da população para que esta possa aderir mais facilmente a esse meio de transporte (bicicleta), pois, segundo Silva (2012) existem fatores objetivos e subjetivos que influenciam na escolha. Ainda, segundo o autor, os fatores objetivos estão relacionados à “[...] rapidez, conforto, topografia, clima, segurança, etc.”; já os fatores subjetivos estão relacionados à “[...] aceitação social, imagem de marca, reconhecimento da bicicleta como meio de transporte de adultos, etc.” (p. 30).

Com relação aos fatores objetivos, Pato Branco não teria tantos empecilhos. Teoricamente haveria incentivos à utilização da bicicleta porque, devido à pequena extensão da área urbana, os deslocamentos seriam realizados de forma rápida, não impactando drasticamente a rotina do usuário. As condições climáticas também são favoráveis devido ao clima estável, com poucos dias chuvosos. No que diz respeito à segurança, não haveria tantos problemas, pois é baixo o número de assaltos e abordagens. O único ponto negativo, em relação aos fatores objetivos é a topografia, pois a cidade possui inúmeros declives, o que dificultaria o deslocamento em algumas áreas da cidade. Entretanto, se houver um planejamento cauteloso para a implementação de ciclovias, poder-se-ia levar em consideração as vias com menos declives e também a intermodalidade (articulação eficaz entre vários meios de transporte), a

fim de transpor as dificuldades do percurso. Assim, tornar-se-ia possível estabelecer ciclovias em áreas onde as condições de topografia são mais adequadas.

Já os fatores subjetivos são os que mais influenciam negativamente a população, em relação à adesão a esse meio de transporte. Percebe-se que a população patobranquense possui preconceito em relação ao uso da bicicleta como meio de transporte diário para adultos. Muitas pessoas consideram que o uso da bicicleta deve ocorrer nos finais de semana e para atividades de lazer apenas. Isso está implícito até mesmo no discurso do Prefeito Municipal, Agostinho Zucchi, quando afirma que “[...] é inviável criar locais específicos para a circulação de bicicletas [...], ressaltando que Pato Branco não têm tradição de andar de bicicleta, o que diminui a necessidade da implantação de bicicletários pela cidade” (PATO BRANCO, 2015).

Contrariamente à ideia do prefeito a respeito das ciclovias, acreditamos que não há tradição no uso da bicicleta pelos moradores de Pato Branco, justamente pela falta de incentivo do Poder Público em relação a esse meio de deslocamento. Para que essa situação se altere, seria preciso investir em infraestrutura, para posteriormente estimular os usuários a utilizar esse meio de deslocamento. Dessa forma, seria possível modificar os paradigmas a respeito do uso das bicicletas.

Além disso, compreendemos que o estímulo à utilização mais frequente da bicicleta, além de melhorar a mobilidade do trânsito, pode refletir positivamente na saúde dos praticantes, conforme demonstra uma pesquisa da qual participaram “[...] 600 homens e mulheres, que realizaram trajetos de bicicleta, em quatro dias da semana [...] estes ciclistas apresentam melhor saúde física e psíquica do que aqueles que não têm esse hábito” (RUXA, 2013, p. 19).

Diante de todos os benefícios citados, acreditamos que o Poder Público deva investir em “[...] infraestrutura e promoção de políticas pró-ciclismo, definindo uma visão e uma estratégia, monitorizando os resultados” (RUXA, 2013, p. 67). Algumas medidas poderiam incentivar o uso da bicicleta, aumentando o número de usuários. São elas:

- Campanhas de informação e sensibilização (“Bike to Work”, “Sexta de Bicicleta”, campanhas de segurança, etc.);
- Formação e educação (principalmente nas escolas);
- Intermodalidade entre os vários meios de transporte (público ou individual) disponíveis nas cidades;
- Sistemas de bicicleta compartilhadas;
- Requalificação urbanística do centro das cidades;
- Restrições sobre o uso do carro (por exemplo, encerramento de estradas, redução de velocidade, redução do estacionamento em meio urbano);
- Planejamento e implementação adequada de infra-estruturas;
- Gestão e ordenamento do território e
- Benefícios Fiscais (RUXA, 2013, p. 69).

Com relação as campanhas de informação e sensibilização, a cidade de Porto Alegre nos traz inúmeros exemplos, todos de iniciativa não-governamental, mas que buscam chamar a atenção do Poder Público para a utilização de bicicleta nos deslocamentos diários da população. Um deles é o movimento Cicloatividade, que visa a cultura e a agregação da sociedade, destinando-se a todos os públicos, e sendo organizado por um grupo de ciclistas do Sindiatacadistas (Sindicato do Mercado Atacadista do RS) (OLIVEIRA, 2013). Os eventos do Cicloatividade visam principalmente “[...]expandir o uso das bicicletas em Porto Alegre, não só como lazer, mas como meio de transporte, proporcionando condições para sua circulação nas ruas e visando conscientizar a população para uma melhor convivência de bicicletas no trânsito.” (OLIVEIRA, 2013, p.58).

Outro movimento expressivo é o Massa Crítica, movimento social que iniciou em 1992 na Califórnia, visando principalmente a ocupação do espaço público da cidade.

Em Porto Alegre o movimento ocorre “[...] todas as últimas sextas-feiras de cada mês. É um grupo de ciclistas que pedalam lentamente durante a ‘hora do rush’ sem trajeto específico para mostrar sua presença em massa de bicicleta nas ruas” (OLIVEIRA, 2013, p. 61-62). Por meio dessa iniciativa, os ciclistas podem demonstrar aos usuários de automóveis particulares, que existem outros meios de deslocamento alternativos, trazendo uma eficiência e também uma qualidade de vida aos usuários. Além de passeios, o movimento organiza manifestações e campanhas em redes sociais, defendendo a ocupação do espaço público através da utilização da bicicleta.

A Universidade também procura interagir diretamente com a sociedade no que se refere a meios alternativos de deslocamento. A Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS), organiza passeios ciclísticos a fim de “[...] estimular a prática de exercícios físicos e promover a integração entre a comunidade universitária e os demais ciclistas da cidade” (OLIVEIRA, 2013, p. 89).

A iniciativa privada, em momentos específicos, também chama a atenção para a utilização de bicicletas, um exemplo foi o passeio realizado pela “[...] Companhia de gás do Estado (Sulgas), em parceria com a Rede Record e com apoio de outras empresas, chamado ‘Pedalando por uma cidade melhor’ integrando as comemorações de 20 anos da empresa Sulgas” (OLIVEIRA, 2013, p. 82). Nesse evento, segundo a autora, verifica-se um foco e um público alvo diferenciado dos eventos citados acima, isso porque, não há uma continuidade nas ações que visam estimular o uso desse meio de deslocamento, e o público participante são ciclistas que utilizam a bicicleta para o lazer e não para deslocamentos diários. Já os

movimentos organizados pelo Cicloatividade, Massa Crítica e UFRGS, visam estimular a população a optar pela bicicleta, em detrimento do carro particular.

Vários desses movimentos poderiam ser implementados em Pato Branco, entretanto verificamos apenas movimentos esporádicos envolvidos com essa temática, pois não há um grupo de ciclistas empenhados em divulgar a utilização da bicicleta e conscientizar a sociedade. Acreditamos que a importância da utilização da bicicleta ainda não é tão reconhecida pela população, por isso é relevante desenvolver ações, visando esse fim.

Prosseguindo com as alternativas citadas por Ruxa (2013), uma delas chama mais a atenção, e poderia eficazmente ser implementada em Pato Branco resolvendo o problema causado pelos inúmeros declives da cidade: que é a **intermodalidade** entre os meios de transportes. Assim, um indivíduo poderia utilizar mais de um meio de transporte para realizar seu percurso diário. É o que podemos verificar nas fotos 39 e 40, onde verificamos a existência de locais específicos para as bicicletas.

Foto 39. Transporte de bicicleta, afixada no TPC



Fonte: SILVA,2012, p. 38.

Foto 40. Indicação de transporte de bicicletas nos transportes públicos



Fonte: SILVA, 2012, p. 39.

Dessa forma, o ciclista que enfrenta dificuldades no deslocamento para voltar para casa, devido às grandes subidas existentes nas ruas (por exemplo), poderia deslocar-se até o trabalho de bicicleta e ao retornar, utilizaria o TPC. A utilização de mais de um meio de transporte seria possível se o ciclista pudesse “[...] transportar a sua bicicleta fora ou dentro dos transportes públicos” (SILVA, 2012, p. 38).

Diante dessas possibilidades de associar o uso dos dois meios de transporte (bicicleta e TPC), o usuário pode percorrer diferentes distâncias, minimizando problemas de deslocamento. Várias são as formas de estimular a uso da bicicleta, mas é preciso que o Poder Público incentive essa prática. Além da utilização da bicicleta, a população deve conhecer também outros meios de transporte, além do carro particular e do TPC. Por isso, no próximo item apresentaremos um meio de transporte coletivo, com particularidades do transporte individual: o carro compartilhado.

5.9 Carro compartilhado

Outra forma de transporte alternativo é o carro compartilhado. Esse meio de transporte não busca eliminar a utilização de carros particulares, mas utilizá-los de forma consciente. Essa alternativa é mais viável em cidades de porte maior, o que não é o caso de Pato Branco. Entretanto, através da conscientização da população seria possível apresentar esse meio de transporte que pode ser administrado, de acordo com o porte do município.

O carro compartilhado¹⁷ é um meio alternativo de transporte que envolve um grupo de pessoas dispostas a dividir um único veículo para realizarem seus deslocamentos. Existem duas maneiras de realizar o compartilhamento, uma delas está relacionada ao investimento do Poder Público ou Privado na compra de automóveis e tecnologias para uso comum. Nesse modelo “O sistema funciona como um aluguel de carro, com pré-cadastro, pagamento de anuidade e de taxa cobrada por hora para o uso dos veículos. Por meio de um cadastro, o usuário recebe um cartão que serve como chave para destravar um carro em qualquer ponto de distribuição [...]”

(SILVA, [2013?], p. 3). Depois, para devolvê-lo o usuário pode estacionar no mesmo ponto ou em qualquer outro ponto de distribuição (SILVA, [2013?]). Essa opção de compartilhamento traz à tona a premissa de que o uso do automóvel é importante, mas sua propriedade não é essencial (MILLARD-BALL¹⁸ apud SILVA, [2013?], p. 2).

Em algumas áreas da Europa e da América do Norte a implantação do sistema mencionado acima, têm resultados surpreendentes, tanto que o crescimento no número de membros “[...] despertou o interesse de decisores e operadores de transporte para compreender efeitos e benefícios do sistema e fez com que muitas agências governamentais e entidades privadas disponibilizassem fundos e apoio para promover o uso compartilhado de veículos”(SHAHEEN¹⁹ apud SILVA, [2013?], p. 5).

Outra forma de compartilhamento de carros é através de caronas, onde o proprietário do automóvel disponibiliza caronas a outros indivíduos interessados em deslocar-se de forma independente e barata. Os únicos elementos necessários para que ocorra o compartilhamento é que os integrantes do grupo residam próximos uns dos outros (ou no trajeto), que tenham como destino áreas próximas (ou no trajeto) e que os horários do deslocamento também sejam parecidos. Campos (2002, p. 30) cita que esse meio de transporte “Tipicamente envolve dois ou três trabalhadores provenientes da mesma comunidade, que partilham a viagem num veículo privado”.

O principal objetivo do carro compartilhado é o aumento na taxa de ocupação dos veículos, o que conseqüentemente diminuirá a quantidade de automóveis nas vias beneficiando

¹⁷ Em diferentes países são utilizados vocábulos diferentes para o termo Carro Partilhado. Nos Estados Unidos da América utiliza-se *carpooling* (carro-exploração comum) e no Reino Unido utiliza-se o termo *car-sharing* (carro partilhado) (CAMPOS, 2002, p. 29).

¹⁸ MILLARD-BALL, Adam. MURRAY, Gail. SCHURE, Jessica Ter. FOX, Christine. NELSON/NYGAARD Consulting Associates, BURKHARDT, Jon. TCRP Report 108 Car Sharing: Where and How it Succeeds. Washington: Transportation Research Board, 2005. 263p.

¹⁹ SHAHEEN, Susan A.; SCHWARTZ, Andrew; WIPYEWski, Kamill; U.S. Carsharing & Station Car Policy Considerations: Monitoring Growth, Trends & Overall Impacts. Transportation Research Board. 2003.

a sociedade como um todo. Além dos benefícios coletivos, o compartilhamento proporciona inúmeros benefícios individuais, como cita Campos (2002, p. 39-40):

- Economicamente permite uma redução de custos imputados a viagem.
- Possibilidade do usufruto do conforto, da liberdade e da flexibilidade de conduzir ou viajar num veículo privado.
- É um sistema com grande flexibilidade, [...].
- Não implica a posse do automóvel e permite a utilização de vias para veículos de elevada ocupação.
- Há redução do stress diário provocado pela condução, [...].
- Permite a rentabilização do tempo.
- Promove novos relacionamentos e amizades.
- Dá oportunidade de participação na redução dos congestionamentos e da poluição.

O grande problema do compartilhamento é a aversão em partilhar carona com desconhecidos, já que uma parte da população sente-se insegura e, além disso, não há um mecanismo que facilite esses encontros e proporcione a segurança desejada. Alguns tipos de ITS (citados anteriormente) poderiam auxiliar nesse meio de transporte, já que em algumas cidades há aplicativos para *smatphones* que possibilitam planejar as viagens, podendo inclusive encontrar pessoas dispostas a compartilhar seus carros ou caronas.

Os investimentos em diferentes e inovadores meios de transporte poderiam estimular a população a optar por outras formas de deslocamento. As ciclovias e os carros partilhados são exemplo disso, portanto basta o interesse do Poder Público para elaborar projetos que tenham como foco a mobilidade e acessibilidade da população.

Para finalizar o debate a respeito de melhorias nas condições de mobilidade da população, através de diferentes mecanismos destacaremos a importância da percepção da população em geral sobre os assuntos relacionados à mobilidade e acessibilidade.

5.10 Compreensão popular sobre mobilidade e acessibilidade

Após citarmos as alternativas que, se implementadas, podem resultar positivamente na melhoria das condições de mobilidade e acessibilidade em Pato Branco, buscaremos, a partir de agora, refletir sobre a importância da conscientização popular acerca dessa temática.

O principal objetivo deste item é enfatizar que os hábitos de locomoção da população refletem diretamente na mobilidade e acessibilidade de todos os cidadãos. Isso significa que, quanto mais consciência a população tiver sobre as consequências ao optar por um ou outro meio de locomoção, maiores as possibilidades de ela selecionar meios que beneficiem a sociedade como um todo.

Iniciaremos a argumentação enfatizando que a mobilidade e acessibilidade são direitos individuais, garantidos em diversas Leis, conforme verificado no Capítulo 2 desta dissertação. Vale ressaltar que não basta a população ter o direito garantido em Lei, pois ele precisa ser assegurado pelo Poder Público, e, para isso, deve haver uma conscientização e cobrança por parte da população.

O grande problema verificado em nossas pesquisas de campo é que, em Pato Branco, a população não tem conhecimento sobre seus direitos e por isso não cobra do Poder Público as melhorias necessárias para que as condições de mobilidade e acessibilidade à cidade sejam adequadas. Assim, propomos que o Poder Público elabore projetos que visem a essa conscientização, já que é seu dever organizar e gerir ações que beneficiem a população. Além dele, outras entidades poderiam dedicar-se a essa tarefa como as Universidades, órgãos não governamentais bem como pessoas físicas e jurídicas, no intuito de contribuir para que a população fosse mais informada e mais consciente de seus direitos.

Esses projetos poderiam contar com atividades programadas ou não, envolvendo públicos diferenciados, como alunos de escolas, associações de bairros, presidentes dos bairros, grupo de amigos etc., ou através de propagandas em meios de comunicação como Tvs, jornais, redes sociais, sites na internet, panfletagem, entre outros.

Além de informar a população sobre seus direitos e as formas de reivindicação, esses projetos poderiam esclarecer também sobre os diversos meios de locomoção, explicando como funcionam, como poder ser utilizados, as consequências da escolha de um ou outro meio, para o meio ambiente e para a mobilidade de todos os cidadãos.

Essa conscientização é ainda mais eficiente quando aplicada às crianças. Villela (2006) cita que “[...] a educação no trânsito constitui uma ferramenta indispensável para a prática da cidadania e para uma nova ‘mobilidade urbana’ fundamentada na utilização dos meios não motorizados, pautados na lógica do respeito ao público e imprimindo-se a noção de comunidade e solidariedade” (p. 17-18). O objetivo principal é estimular comportamentos de respeito e cautela, tendo o pedestre como foco.

Vale ressaltar que as alternativas de conscientização citadas devem ser implementadas com certa frequência, semanalmente ou mensalmente, para que os resultados previstos sejam alcançados. Acreditamos que com as duas formas de conscientização citadas é possível realizar um trabalho de excelente qualidade. É importante que essas informações sejam divulgadas e repassadas para a população, utilizando-se dos diferentes meios e da criatividade dos planejadores. O desafio maior não é conscientizar a população a respeito apenas do comportamento no trânsito, mas sim fazer com que ela se interesse pelas demandas coletivas,

pois é preciso compreender que o coletivo está acima do individual, e que melhorando a condição de todos, conseqüentemente melhorará a do indivíduo.

CONSIDERAÇÕES

A realização desta pesquisa foi fundamental para compreendermos as condições de mobilidade e acessibilidade dos usuários do TPC de Pato Branco-PR. Foi possível verificar que a mobilidade e acessibilidade urbana não são assuntos primordiais para o Poder Público, já que não há pesquisas/estudos de satisfação e qualidade sobre o TPC e nem mesmo a projeção de medidas contínuas para melhorar o setor. O único prejudicado diante dessa falta de interesse em relação a esse setor, é a população, que por não ter condições adequadas para ir e vir, acaba se isolando na sua área de residência, principalmente nos fins de semana, já que não tem possibilidade de se deslocar pelas distintas áreas da cidade. Essa situação, além de prejudicar o indivíduo, reflete negativamente na sociedade como um todo, pois, a sociabilidade necessária entre os diversos segmentos sociais não é proporcionada ao cidadão.

Para embasar nossas argumentações sobre as condições de mobilidade encontradas, realizamos inicialmente uma discussão sobre o processo de estruturação e expansão urbana, considerando a constituição de novos bairros e a formação de subcentros (esses processos precisam ser considerados no momento de planejamento do sistema de TPC).

Diante disso, compreendemos que a expansão urbana iniciou em Pato Branco após a década de 1980, intensificando-se nos anos 2000. As áreas de maior expansão foram a Zona Norte, com a implantação do bairro São Francisco, a Zona Sul com os bairros Morumbi, Sudoeste, Santo Antônio, São Cristóvão e Alvorada, e na porção Sudoeste, com os bairros Planalto, Alto da Glória e São João. A maior parte dos segmentos residentes nessas áreas possui pequeno ou médio poder aquisitivo. Tanto a Zona Sul, quanto os bairros da porção Sudoeste da cidade possuem subcentros, são eles o subcentro da Avenida Tupi e do bairro Planalto, respectivamente. Isso significa que grande parte dos segmentos residentes distante do centro principal, possuem acesso aos equipamentos urbanos nas proximidades de suas residências.

Entretanto, apesar da quantia considerável de equipamentos urbanos disponibilizados nos subcentros, uma parte significativa da população prefere deslocar-se até o centro principal para consumir, pois, encontra uma maior variedade de itens com preços mais atrativos e também serviços que ainda não foram instalados nos subcentros. O subcentro não consegue competir igualmente com o centro principal, por isso os consumidores preferem deslocar-se para consumir. Esses deslocamentos deveriam ocorrer preferencialmente com o TPC, mas devido às precárias condições desse meio de transporte, a população tem optado por utilizar o transporte individual, o que tem acarretado congestionamentos nos horários de pico. Além disso, quem

não possui condições financeiras para deslocar-se de modo individual, obriga-se a consumir no subcentro mais próximo, além de manter-se “imóvel” no território.

E é exatamente a dificuldade de locomoção através do TPC (que causa a “imobilidade”), constatada por meio dos depoimentos dos entrevistados, que denuncia a precariedade do setor. Vários são os problemas relatados, mas alguns chamam a atenção pela gravidade e também por terem sido citados frequentemente, dentre eles: a falta de acessibilidade nas infraestruturas e nos ônibus e a insuficiência de treinamento dos funcionários. Atualmente, apenas 25% da frota de ônibus é adaptada, enquanto que a legislação prevê 100% de adaptação. Essa situação, impede que cadeirantes ou pessoas com necessidades especiais desloquem-se com autonomia pela cidade.

Outro problema elencado como primordial pelos entrevistados, é a precariedade da oferta do serviço no que diz respeito à superlotação nos coletivos. Em alguns períodos do dia (principalmente nos horários de pico) a capacidade ultrapassa seu limite, não sendo possível oferecer o conforto necessário aos usuários.

Além da superlotação, a falta de diversificação na disponibilização de horários em alguns bairros compromete a qualidade dos serviços ofertados, pois existem linhas que encerram os serviços às 19 horas. É inadmissível que em Pato Branco, onde há escolas, faculdades e universidades que funcionam à noite, a disponibilização de horários ocorra apenas até as 19 horas (nos bairros). É necessário considerar também, a situação dos estudantes e trabalhadores da cidade nos momentos de planejamento das linhas e definição dos horários dos ônibus.

A limitação de horários ocorre mais enfaticamente nos finais de semana, quando a oferta é ainda menos diversificada. Existem bairros (distantes do centro principal), onde não são disponibilizados coletivos nesses dias e os representantes do Poder Público justificam a oferta mínima, devido à baixa demanda. Justamente nos finais de semana, quando a população possui tempo livre, o qual poderia ser utilizado para realizar inúmeras atividades, inclusive de lazer, o TPC não é proporcionado, ou seja, há um descaso por parte do Poder Público e das empresas de transporte com os moradores das áreas mais distanciadas da cidade.

Ainda mais crítica é a situação de moradores e trabalhadores de bairros que não possuem a oferta do transporte. Isso pode ser verificado em áreas onde residem segmentos de alto poder aquisitivo e também em bairros periféricos, onde moram os segmentos de médio poder aquisitivo. O Poder Público alegou novamente que a demanda mínima não compensa a oferta do serviço. Todavia, compreendemos que em alguns casos a demanda é baixa justamente

devido a não disponibilização do serviço, pois se houvesse a oferta, a utilização por moradores e trabalhadores dessas áreas seria maior.

Outro aspecto tido como precário, são as condições infraestruturais dos pontos de embarque/desembarque do TPC. Além disso, não há uma igualdade na distribuição e na infraestrutura das paradas. Assim, os pontos localizados próximos ao centro principal e nas imediações da Avenida Tupi, possuem um padrão com melhor infraestrutura, já os pontos localizados nos bairros não são padronizados e a maioria deles está em condição precária. Percebe-se novamente o descaso com os moradores dos bairros, pois esses deviam ter uma melhor infraestrutura, já que o maior número de usuários reside nessas áreas.

A questão tarifária é outro tema que gera polêmica, pois as opiniões convergentes e divergentes nos fazem refletir sobre diversos fatores. Primeiramente, os usuários destacam que os valores são abusivos. Atualmente a tarifa é de R\$ 2,60 (dois reais e sessenta centavos)²⁰, para quem utiliza o bilhete eletrônico e R\$ 2,70 (dois reais e setenta centavos)²¹ para quem paga em dinheiro. Por outro lado, as empresas justificam o valor da tarifa devido à grande quantidade de isenções e descontos concedidos para alguns segmentos. De acordo com os representantes das empresas, se o valor não for repassado para os demais usuários, a empresa não teria condições financeiras de continuar ofertando o serviço. A grande crítica direcionada ao Poder Público, é a falta de uma política pública que subsidie as passagens dos beneficiários de isenções ou descontos. Isso impediria que a empresa repassasse as despesas aos demais usuários, e assim seria possível baratear o valor da tarifa integral.

Outra constatação, tida por nós como lamentável, é a falta de informação da população sobre os seus direitos como consumidor e também como cidadão. A maioria das pessoas não sabe a quem recorrer quando necessita obter informações, reclamações ou sugestões, sobre o TPC. É lastimável constatar que uma sociedade intitulada como “democrática”, possua pessoas com pouca ou nenhuma informação a respeito dos seus direitos. Diante dessa situação é possível compreendermos o motivo da não participação popular nas decisões políticas e administrativas do município.

Ao analisarmos cautelosamente as quatorze entrevistas realizadas durante a pesquisa, podemos concluir que a área de residência do indivíduo influencia decisivamente na qualidade da oferta do TPC. Quanto mais longe do centro principal ou da avenida Tupi o indivíduo residir, piores serão as condições para acessar esse meio de transporte.

²⁰ Em Dólar cotação atual (22 março de 2016) US\$ 9,36.

²¹ Em Dólar cotação atual (22 março de 2016) US\$ 9,72.

No que diz respeito ao acesso a esse meio de transporte, em relação aos entrevistados, os trabalhadores, as donas de casa e os idosos possuem uma facilidade maior nos deslocamentos. Já os estudantes e desempregados, devido à situação financeira momentânea (não ter rendimentos), enfrentam maiores dificuldades para adquirirem a passagem. Os mais prejudicados devido à falta de acessibilidade em relação a esse meio de transporte são os portadores de deficiência física.

A variável gênero não influenciou significativamente as informações obtidas por meio dessa pesquisa, pois os seis homens e as oito mulheres entrevistadas citaram problemas análogos, em relação ao TPC. Constatamos, portanto, que de acordo com a nossa pesquisa essa variável não influencia no acesso a esse meio de transporte.

Diante de todos os problemas que interferem nas condições de mobilidade da população, compreendemos ao final da pesquisa, que é necessário a implementação de melhorias no sistema de TPC, para que de fato seja possível ter acessibilidade à cidade através desse meio de deslocamento. Assim, destacamos a seguir algumas sugestões, as quais poderiam ser analisadas pelo Poder Público e pelas empresas, e se possível, implementadas com o intuito de contribuir para a melhoria das condições de mobilidade e acessibilidade, por meio do TPC, bem como atrair novos usuários para esse serviço. Destacamos a seguir as dez sugestões:

- ✓ Implementar Sistemas inteligentes de Transporte (ITS), para potencializar o sistema de TPC já implementado e criar novas alternativas para melhorar a oferta do serviço;
- ✓ Instituir vias exclusivas para o TPC, priorizando a circulação dos coletivos em relação aos automóveis particulares;
- ✓ Realizar melhorias nas calçadas, já que as mesmas desempenham um papel importante no deslocamento da população;
- ✓ Instalar e melhorar a infraestrutura dos pontos de embarque/desembarque, mantendo um padrão de conforto, eficiência e qualidade;
- ✓ Redefinir e ampliar as gratuidades e os benefícios, considerando a possibilidade de subsídio público;
- ✓ Criar, ampliar e divulgar os canais de comunicação, entre usuários/empresa/Poder Público;
- ✓ Capacitar os operadores do TPC, instruindo-os na lida diária com os usuários;
- ✓ Instalar e estimular a utilização das ciclovias, como meio alternativo de deslocamento;
- ✓ Orientar sobre a importância de utilizar de forma consciente o veículo particular e destacar a modalidade de carro compartilhado e

✓ Elaborar e desenvolver projetos que possibilitem a formação efetiva de cidadãos, assegurando a eles o conhecimento e o entendimento sobre os seus direitos e deveres, para que eles possam ser mais participativos socialmente.

Esperamos que essas sugestões possam ser consideradas pelos responsáveis pela reestruturação do TPC, de Pato Branco nos momentos de planejamento desse serviço para que nessa cidade, aos poucos, a mobilidade e acessibilidade urbana sejam de fato assegurada a toda população.

Já que a legislação prevê a prioridade de parte orçamento do planejamento urbano para a mobilidade e acessibilidade, o que está faltando no momento é interesse, dedicação e esforço do Poder Público para implementar tais Leis. É preciso exigir a efetivação da legislação, para que as melhorias possam ser implementadas e assim, as condições adequadas de mobilidade e acessibilidade à cidade possam ser asseguradas a toda a população.

Vale ressaltar que apenas com a cobrança da população e por meio das ações do Poder Público é que efetivamente a mobilidade e acessibilidade urbana serão plenamente garantidas a todos os cidadãos. Salientamos que o TPC, poderia ser o melhor meio de deslocamento para os distintos segmentos sociais, mas para isso é preciso implementar inúmeras melhorias, pois assim, haveria uma diminuição significativa dos congestionamentos, da poluição e dos acidentes de trânsito e todos seriam beneficiados. Associado a isso, outras tantas mudanças estruturais são fundamentais e por isso é preciso dar início a essas transformações, que deverão ser contínuas e frequentes. Só assim, poderemos vislumbrar, no futuro, uma cidade que seja possível de ser apropriada por todos, independentemente da condição econômica, espacial e física. Para isso, as condições de mobilidade e acessibilidade devem ser adequadas e possibilitar o direito à cidade, para todos.

REFERÊNCIAS

AFONSO, Valdocir. (Coordenador do órgão gestor do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros Urbano e Interiorano do DEPATRAN- Departamento de Trânsito). **Entrevista concedida a Pollyana Poletto**. Pato Branco, 15 Abr. 2015.

ALTAIR (Proprietário do Mercado Garoto no subcentro do bairro Planalto, Pato Branco). **Entrevista concedida a Pollyana Poletto**. Pato Branco, Fevereiro, 2015.

ÂNGELA (Proprietária do Bar Baru no subcentro do bairro Planalto, Pato Branco). **Entrevista concedida a Pollyana Poletto**. Pato Branco, Fevereiro, 2015.

ARLETE (Moradora das proximidades do Hipermercado Center Norte, Pato Branco). **Entrevista concedida a Pollyana Poletto**. Pato Branco, Fevereiro, 2015.

ARLINDO. **Entrevista concedida à Pollyana Poletto**. Pato Branco, 17 jun. 2015.

ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS- ANTP. **TRANSPORTE HUMANO: Cidades com qualidade de vida**. Coordenadores: Ailton Brasiliense Pires, Eduardo Alcântara Vasconcellos, Ayrton Camargo e Silva. São Paulo 1997. Disponível em: <http://www.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2014/10/03/9AFE933E-903C-4B31-B2A4-1FB59795FD13.pdf>. Acesso em: 20 nov. 2015.

BERNANDETE. **Entrevista concedida à Pollyana Poletto**. Pato Branco, 17 jun. 2015.

BRASIL, Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979. Dispõe sobre a **legislação sobre parcelamento de solos para fins urbanos**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L6766.htm>. Acesso em: 10 dez. 2014.

_____. **Cadernos técnicos sistemas inteligentes de transportes**. Vol.8. Maio, 2012.

Disponível em:

<http://www.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/03/18/9AB9A3EB-97DC-4711-9751-162AD361D7F0.pdf>. Acesso em: 20 nov. 2015.

_____. **Constituição da República Federativa do Brasil**, de 5 de outubro de 1988. Dispõe sobre Ementas constitucionais. Brasília, 1988. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Constituicao/Constituicao.htm#art21xx>. Acesso em: 23 mar. 2015.

_____. Decreto nº 3.298, de 20 de dezembro de 1999. Dispõe sobre a **Política Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência**. Brasília, 1999. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/D3298.htm>. Acesso em: 25 mar. 2015.

_____. Decreto nº 7.612, de 20 de dezembro de 2011. Dispõe sobre o Plano Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência. Brasília, 2011. **Plano Viver sem Limite**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/_Ato2011-2014/2011/Decreto/D7612.htm>. Acesso em: 25 mar. 2015.

_____. Lei complementar Nº111, de 6 de julho de 2001. Dispõe sobre o **Fundo de combate a erradicação da pobreza e Disposições Constitucionais Transitórias**. Brasília, julho de

2001. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LCP/Lcp111.htm>. Acesso em: 09 dez. 2015.

_____. Lei nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000. Dispõe sobre normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida. **Acessibilidade às pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida.** Brasília, 2000. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L10098.htm>. Acesso em: 25 mar. 2015.

_____. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. Regulamenta os arts. 182 e 183 da Constituição Federal, **estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências.** Lex: Congresso nacional e presidência da república, Brasília, 2001. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/110257.htm>. Acesso em: 30 abr. 2015.

_____. Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012. Dispõe sobre a **Política Nacional de Mobilidade Urbana.** Lex: Congresso nacional e presidência da república, Brasília, 2012. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2012/lei/112587.htm>. Acesso em: 23 mar. 2015.

_____. Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001. **Dispõe sobre o Estatuto das cidades.** Brasília, 2001. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/LEIS_2001/L10257.htm>. Acesso em: 06 out. 2015.

_____. Ministério das Cidades, Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana-SeMob. 2015. **Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana-PlanMob.** Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSE/planmob.pdf>> Acesso em: 27 mar. 2015.

_____. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade. 2004. Acessível, Caderno 01. Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana. **Caderno 1: atendimento adequado as pessoas com deficiência e restrições de mobilidade.** Ministério das Cidades, Urbana-SeMob. Disponível em: <<http://www.cidades.gov.br/images/stories/ArquivosSEMOB/Biblioteca/BrasilAcessivelCaderno01.pdf>>. Acesso em: 30. mar. 2015.

_____. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade. 2006. **Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana.** Brasília, DF: Ministério das cidades. Disponível em: <<http://professor.mackenzie.com.br/projeto6/frames/Brasil%20Acessivel.pdf>>. Acesso em: 23 mar. 2015

_____. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade. 2006. Caderno 02. **Construindo a cidade acessível.** Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana. 2. ed. fev. Brasília, DF: Ministério das cidades, 2006.

_____. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade. 2008. **Implantação de sistemas de transporte acessíveis.** Programa brasileiro de acessibilidade urbana. 2. ed. fev. Brasília, DF: Ministério das cidades.

CAMPOS, Márcia da Conceição Antunes. **Mobilidade urbana: Carpooling**. 2002. 118f. (Mestrado em Planejamento e Projecto do Ambiente Urbano)- Universidade do Porto, Porto, 2002. Disponível em: <https://sigarra.up.pt/feup/pt/teses.tese?P_ALUNO_ID=107427&p_processo=17520>. Acesso em: 1 dez. 2015.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A (Re)Produção do espaço urbano**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1994.

_____. A prática urbana como segregação e o “direito à cidade” como horizonte utópico. In: VASCONCELOS, P. A.; CORRÊA, R. L.; PINTAUDI, S. M. **A cidade contemporânea: segregação socioespacial**. São Paulo: Contexto, 2013.

CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de; PEREIRA, Rafael Henrique Moraes. **Efeitos da variação da tarifa e da renda da população sobre a demanda de transporte público coletivo urbano no Brasil**. Texto para Discussão, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), No. 1595. Disponível em: <<http://www.revistatransportes.org.br/anpet/article/view/464>>. Acesso em: 30 mar. 2016.

_____ et al. **Tarifação e financiamento do transporte público urbano**. Nota técnica, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), nº 2. Brasília, 2013. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=18842>. Acesso em: 31 mar. 2016.

CASTELLS, Manuel. **A questão urbana**. 3. ed. Tradução de Arlete Caetano. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1983.

CONSTRUTORA CASA, o nome que concretiza seus sonhos. 2013. Disponível em: <<http://www.construtoracasa.com.br/#!empreendimentos/ctzx>>. Acesso em: 19 dez. 2014.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço Urbano**. 4. ed. São Paulo: Editora Ática, 2003.

CURITIBA. Prefeitura Municipal de Curitiba. **Guia Geográfico de Curitiba**. Disponível em: <<http://www.curitiba-parana.net/rua-flores.htm>>. Acesso em: 26 nov. 2015.

DADOS CENSITÁRIOS AMSOP: Banco de dados, 2015 Disponível em: <<http://www.amsop.com.br/sudoeste.php?lc=censitaria>>. Acesso em: 04 jan. 2015.

DAOU, Ana Cláudia Abboud. **A gratuidade no serviço público de transporte coletivo urbano de passageiros sobre pneus**. 2007. 231f. Dissertação (Mestrado em Direito das relações sociais/ Direitos Difusos) – PUC- Pontifícia Universidade Católica- São Paulo. Disponível em: <http://www.dominiopublico.gov.br/pesquisa/DetalheObraForm.do?select_action=&co_obra=77678>. Acesso em: 30 nov. 2015.

DARCY, Vezaro. (Proprietário da empresa Transangelo). **Entrevista concedida a Pollyana Poletto**. Pato Branco, 6 maio 2015.

DETRAN. Apresenta **informações sobre a frota de veículos cadastrados no estado do Paraná**. Disponível em:

<http://www.detran.pr.gov.br/arquivos/File/estatisticasdetransito/frotadeveiculoscadastradospr/2014/FROTA_DEZEMBRO_2014.pdf>. Acesso em: 29 abr. 2015.

DIÁRIO DO SUDOESTE, Grupo. 20 maio de 2014. Apresenta **informações sobre o transporte público em Pato Branco**. p. A6.

_____. **Sudoeste do Paraná**. 2. ed. Pato Branco: Juriti, 2011.

ELOIR. **Entrevista concedida à Pollyana Poletto**. Pato Branco, 20 mai. 2015.

EMANUELE. **Entrevista concedida à Pollyana Poletto**. Pato Branco, 9 jun. 2015.

ESTIMATIVA POPULACIONAL, IBGE, 2015. Disponível em: <<http://www.cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?lang=&codmun=411850&search=||infogr%E1ficos:-informa%E7%F5es-completas>>. Acesso em: 04 jan. 2015

FERRAZ, A. C. P.; TORRES, I. G. E. **Transporte público urbano**. São Carlos: Rima, 2001.

FERREIRA, William Rodrigues. **O espaço Público nas áreas centrais: a rua como referência, um estudo de caso de Uberlândia, MG**. 2002. 324f. (Doutorado em Geografia) – Universidade de São Paulo, USP, São Paulo, Abril. Disponível em: <<http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8136/tde-28042006-103725/pt-br.php>>. Acesso em: 29 mar. 2016.

GOMIDE, Alexandre de Ávila. **Transporte urbano e inclusão social: elementos para políticas públicas**. Brasília, 2003. Texto para Discussão, Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), No. 960. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/TDs/td_0960.pdf>. Acesso em: 31 mar. 2016.

GOTTDIENER, Mark. **A produção social do espaço urbano**. 2. ed. São Paulo: Edusp, 1997.

GRAEBIN, Tatiane Karine. **Mobilidade urbana sustentável: o espaço do pedestre em Marechal Cândido Rondon**. 2009. 129f. (Mestrado em Engenharia Urbana) - Universidade Estadual de Maringá, Maringá, Dezembro. Disponível em: <http://www.dominiopublico.gov.br/pesquisa/DetalheObraForm.do?select_action=&co_obra=194819>. Acesso em: 26 nov. 2015.

HAESBAERT, Rogério. Desterritorialização: entre as redes e os aglomerados de exclusão. In: CASTRO, I. C.; GOMES, P. C. C.; CORRÊA, R. L. **Geografia: conceitos e temas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1995.

IBGE 2010, Senso demográfico Disponível em: <http://www.ibge.gov.br/home/estatistica/populacao/censo2010/tabelas_pdf/total_populacao_parana.pdf>. Acesso em: 06 fev. 2015.

IBGE IDH: banco de dados. Apresenta dados quantitativos sobre o IDH da cidade de Pato Branco-PR. Disponível em: <<http://cidades.ibge.gov.br/xtras/perfil.php?codmun=411850>>. Acesso em: 08 out. 2015.

IBGE PIB: banco de dados. Apresenta dados quantitativos sobre o PIB da cidade de Pato Branco-PR. Disponível em:
<<http://cidades.ibge.gov.br/comparamun/compara.php?lang=&coduf=41&idtema=103&codv=v05&search=paranalpato-branco|sintese-das-informacoes-2010>>. Acesso em: 08 out. 2015.

INÊS (Moradora das proximidades do Hipermercado Center Norte, Pato Branco). **Entrevista concedida a Pollyana Poletto**. Pato Branco, 12 Fev. 2015.

INFORMATIVO LP TRANSPORTE COLETIVO. **Meio século de dedicação a Pato Branco**. 8ed. Pato Branco, 2015. atendimento@transportescoletivos.com.br

IPPUPB. Instituto de Pesquisa e Planejamento de Pato Branco. Pato Branco, maio 2015.

JULIA. **Entrevista concedida à Pollyana Poletto**. Pato Branco, 11 mai. 2015.

JUVENTINO. **Entrevista concedida à Pollyana Poletto**. Pato Branco, 8 jun. 2015.

LACHMAN, Nestor (Proprietário do Hipermercado Center Norte, Pato Branco). **Entrevista concedida a Pollyana Poletto**. Pato Branco, 15 fev. 2015.

LATTMANN, Julio César (Proprietário da empresa Tubo Forte derivados de cimento LTDA no Subcentro da Avenida Tupi, Pato Branco). **Entrevista concedida a Pollyana Poletto**. Pato Branco, 17 fev. 2015.

LEFEBVRE, Henry. **O direito à cidade**. 2. ed. Tradução Rubens Eduardo Frias. São Paulo: Centauro, 2001.

LINS, Carlos. (Chefe da divisão de Planejamento do IPPUPB- Instituto de planejamento urbano de Pato Branco). **Entrevista concedida a Pollyana Poletto**. Pato Branco, 16 Abr. 2015.

LOPES, Gustavo do Nascimento. **Embaralhando as pernas: diferentes visões sobre a bicicleta como forma de mobilidade urbana**. 2010. 105f. Dissertação (Mestrado em Geografia)- PUC-Pontifícia Universidade Católica, Rio de Janeiro, 10 março. Disponível em: <<http://livros01.livrosgratis.com.br/cp140226.pdf>>. Acesso em: 25 nov. 2015.

LUSTOSA, César Augusto. **A industrialização e o desenvolvimento local: parque industrial “Eduardo Dágios” em Pato Branco**. Dissertação (Mestrado em Geografia)- Universidade Estadual do Oeste do Paraná. Francisco Beltrão, 2010.

MARCELINO, Nelson Carvalho. **Lazer e humanização**. 2ª Ed. Campinas: Papyrus, 1995.

MARCUSE, Peter. Enclaves sim; guetos não: a segregação e o estado. In: **Revista de estudos regionais e urbanos**, São Paulo, v. 24, n. 45, p.24-33, jan. 2004.

MARIA. **Entrevista concedida à Pollyana Poletto**. Pato Branco, 29 mai. 2015.

MARICATO, Erminia. **O impasse da política urbana no Brasil**. Petrópolis: Editora Vozes, 2011.

MARISTELA. **Entrevista concedida à Pollyana Poletto**. Pato Branco, 8 jun. 2015.

MICHELIN, Emerson. (Diretor Geral do IPPUPB- Instituto de planejamento urbano de Pato Branco). **Entrevista concedida a Pollyana Poletto**. Pato Branco, 16 Abr. 2015.

OLIVEIRA, Danielle Soares Pires de. **De bike eu vou: Um estudo antropológico sobre o uso da bicicleta em Porto Alegre**. 2013, 141f. (Trabalho de conclusão de Curso em ciências sociais) – UFRGS, Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Porto Alegre. Disponível em: <http://www.lume.ufrgs.br/handle/10183/85213?locale=pt_BR>. Acesso em: 04 abril 2016.

PABLO. **Entrevista concedida à Pollyana Poletto**. Pato Branco, 15 jun. 2015.

PATO BRANCO. 2015. **Bicicleta tem vez?** Jornal Diário do Sudoeste, 14/04/2015. Disponível em: <<http://www.diariodosudoeste.com.br/pato-branco/2015/04/bicicleta-tem-vez/1383977/>>. Acesso em: 08 dez. 2015.

_____. Concorrência pública, 2015. Edital N° 31/2015-Processo N° 159/2015. Dispõe sobre: **Edital de concorrência pública para outorga de concessão de serviço público de transporte coletivo urbano de passageiros**. Secretaria de administração e finanças. Pato Branco, 2015.

_____. Contrato de permissão n° 19. **Contrato de permissão de execução de serviço de transporte coletivo urbano que entre si celebram o município de Pato Branco e Transportes Coletivos LP LTDA**. Pato Branco: 1995.

_____. Contrato de permissão n° 20. **Contrato de permissão de execução de serviço de transporte coletivo urbano que entre si celebram o município de Pato Branco e Transangelo Transportes Coletivos LTDA**. Pato Branco: 1995.

_____. Decreto n° 5. 410, de 16 de março de 2009. **Aprova o Regimento Interno do Conselho do Plano Diretor – COPLAN**. Pato Branco, 2009.

_____. DEPATRAN, Online, 2015. Dispõe de informações sobre o DEPATRAN, Departamento de trânsito do município. Disponível em: <<http://patobranco.pr.gov.br/secretarias/engenharia-obras-e-servicos-ublicos/depattran/>>. Acesso em: 23 abr. 2015.

_____. Edital de concorrência pública n° 03, de 1994. **Prevê a permissão para prestação do serviço de transporte coletivo urbano de passageiros na cidade de Pato Branco**. Pato Branco: 1994.

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

_____. Lei Complementar n° 28, de 27 junho de 2008. Dispõe sobre o **Plano Diretor de Pato Branco**, sua revisão e adequação ao Estatuto da Cidade - Lei Federal n°. 10.257/01; cria o Conselho do Plano Diretor de Pato Branco e o Conselho de Desenvolvimento Econômico e Social; revoga a Lei n°. 997, de 30 de novembro de 1990 e dá outras providências. Pato Branco, 2008.

_____. Lei nº 1055, de 16 outubro de 1991. Dispõe sobre **normas para o transporte público de passageiros, e dá outras providências**. Pato Branco, 1991.

_____. Lei nº 1216, de 31 de maio de 1993. Dispõe sobre **alteração na Lei nº 1055 de 1991**. Pato Branco, 1993.

_____. Lei nº 1872, de 29 outubro de 1999. **Institui o meio passe estudantil no município de Pato Branco e dá outras providências**. Pato Branco, 1999.

_____. Lei nº 2.107, de 12 dezembro de 2001. Dispõe sobre a **gratuidade do serviço de transporte coletivo urbano às pessoas portadoras de deficiência**. Pato Branco, 2001.

_____. Lei nº 3.598, de 26 maio 2011. **Institui a Lei geral do transporte público no município de Pato Branco**, estabelece normas gerais e específicas e dá outras providências. Pato Branco, 2011.

_____. Lei nº 976, de 4 de outubro de 1990. **Cria o Conselho Municipal de Transporte Coletivo- CMTC e dá outras providências**. Pato Branco, 1990.

_____. Lei nº 997, de 30 novembro de 1990. Dispõe sobre a promoção do desenvolvimento urbano do Município de Pato Branco, e dá outras providências. Pato Branco, 1990. **Plano Diretor**.

_____. **Município lança toboágua itinerante e faz a diversão de famílias**. Site prefeitura municipal, 16/11/2015. Disponível em: <<http://patobranco.pr.gov.br/noticias/prefeitura-lanca-toboagua-itinerante-e-faz-a-diversao-de-familias/>>. Acesso em: 08 dez. 2015.

Online, 2015. Informações sobre projeto que prorroga contratos do transporte coletivo, de Terça-feira, 12 de Maio de 2015. Disponível em: <<http://www.camarapatobranco.com.br/noticias/2864>>. Acesso em: 27 mai. 2015.

_____. Passe estudantil: online, 2015. **Informações sobre projeto do passe estudantil**, 20 de Maio de 2015. Disponível em: <<http://www.camarapatobranco.com.br/noticias/2869>>. Acesso em: 01 jun. 2015.

_____. **Pato Branco terá a mais nova loja da Havan**, 29/04/2014. Disponível em: <<http://patobranco.pr.gov.br/noticias/pato-branco-tera-a-mais-nova-loja-da-havan/>>. Acesso em: 07 mar. 2015.

_____. **Prorrogação TPC**: online, 2015. Informações sobre aprovação pelo legislativo para prorrogação da oferta de transporte público, de Quinta-feira, 28 de Maio de 2015. Disponível em: <<http://www.camarapatobranco.com.br/noticias/2878>>. Acesso em: 06 jun. 2015.

_____. Residencial ecológico. Pato Branco: Diário do Sudoeste, 5 out. 2013. Apresenta **informação sobre Loteamento Fechado Ecológico**. Disponível em: <<http://www.diariodosudoeste.com.br/noticias/negocios/23,39006,05,10,pato-brando-ganhara-empredimento-residencial-ecologico.shtml>> Acesso em: 16 dez. 2014.

_____. Secretaria Engenharia, obras e serviços. **Tabela Pontos de Integração**. Pato Branco: 2015. Disponível em: <<http://patobranco.pr.gov.br/secretarias/engenharia-obras-e-servicos-publicos/depatran/transporte-coletivo/>>; Acesso em: 19 mai. 2015.

PEREIRA, Juliana Regina Salles. Transporte Público de massa como estruturador do espaço urbano: análise sobre o TransMilenio de Bogotá. In: XIV ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR, 2011, Rio de Janeiro. Disponível em: <<http://unuhoopedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/anais/article/viewFile/3068/3003>>. Acesso em: 24 mar. 2016.

PEREIRA, Sílvia Regina. **Percursos urbanos: Mobilidade espacial, acessibilidade e o direito à cidade.** 2006, 326 f. Tese (Doutorado em Geografia) – UNESP/Faculdade de ciências e tecnologia de Presidente Prudente-SP, Presidente Prudente.

_____. **Subcentros e condições de vida no Jardim Bongiovani e Conjunto Habitacional Ana Jacinta- Presidente Prudente-SP.** 2001, 194 f. Dissertação (Mestrado em Geografia) – UNESP/Faculdade de ciências e tecnologia de Presidente Prudente-SP, Presidente Prudente.

PIASCESKI, Alcidir (Empresário nas proximidades do Hipermercado Center Norte, Pato Branco). **Entrevista concedida a Pollyana Poletto.** Pato Branco, 20 fev. 2015.

POPULAÇÃO FRARON. 2013. Informações sobre a população desse bairro possuem origem no Censo 2010. Disponível em: <http://populacao.net.br/populacao-fraron-pato-branco_pr.html>. Acesso em: 19 dez. 2014.

POPULAÇÃO SÃO FRANCISCO. 2010. Informações sobre a população desse bairro possuem origem no Censo 2010. Disponível em: <http://populacao.net.br/populacao-sao-francisco-pato-branco_pr.html>. Acesso em: 23 jun. 2014.

RITA. **Entrevista concedida à Pollyana Poletto.** Pato Branco, 8 jun. 2015.

RUXA, Marta Sofia Cardoso. **Integração da Bicicleta na Mobilidade Urbana: Análise de Casos de Estudo e Ensinos para Portugal.** 2013. 95f. (Mestrado em Engenharia do Ambiente) – Faculdade de Ciências e Tecnologia Universidade Nova Lisboa, Novembro. Disponível em: <<http://run.unl.pt/handle/10362/10976>>. Acesso em: 26 nov. 2015.

SAMPAIO, Esaú. (Diretor Geral do DEPATRAN- Departamento de Trânsito). **Entrevista concedida a Pollyana Poletto.** Pato Branco, 15 Abr. 2015.

SANTOS, Milton. A metrópole: modernização, involução e segmentação. In: VALLADARES L.; PRETECEILLE E. (Coord.) **Reestruturação urbana: tendência e desafios.** São Paulo: Nobel, 1990.

_____. **Manual de Geografia Urbana.** São Paulo: Hucitec, 1981.

_____. **A urbanização Brasileira.** São Paulo: Hucitec, 1993.

SILVA, Geisa Aparecida da. **Considerações sobre as características de vias exclusivas para ônibus urbano: uma contribuição para estudos de implementação.** 2005. 150f. (Mestrado em transportes)- Universidade de Brasília, Brasília, Março. Disponível em: <<http://repositorio.unb.br/handle/10482/6625>>. Acesso em: 24. mar. 2016.

SILVA, Luisiana Paganelli. Integração entre o sistema de carro compartilhado e políticas públicas de planejamento urbano: caso de São Francisco, Califórnia (EUA). In: ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE PÓS GRADUAÇÃO E PESQUISA EM PLANEJAMENTO URBANO E REGIONAL-ANPUR. **Anais v.15.** [2013?], p.1-19. Disponível em: <<http://unuhoospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/anais/article/view/4224>>. Acesso em: 07 abr. de 2016.

SILVA, Ricardo Jorge Perdigão da. **Mobilidade urbana:** A bicicleta como meio de transporte diário. 2012. 124f. (Mestrado em Design Industrial)- Universidade do Porto, Porto, Setembro. Disponível em: <<https://repositorio-aberto.up.pt/bitstream/10216/68112/2/58195.pdf>>. Acesso em: 1 dez. 2015.

SIMONE, Vezaro. (Sócia-Proprietária da empresa LP). **Entrevista concedida a Pollyana Poletto.** Pato Branco, 6 mai. 2015.

SINGER, Paul. **Economia política da urbanização.** 11. ed. São Paulo: Editora Brasiliense, 1987.

SÍRIO. **Entrevista concedida à Pollyana Poletto.** Pato Branco, 13 mai. 2015.

SISTRAN ENGENHARIA. **Tecnologias Veiculares Alternativas para o Transporte Coletivo.** São Paulo: ANTP, 2014. 88p. Disponível em: <<http://www.antp.org.br/website/biblioteca/search.asp>>. Acesso em: 20 nov. 2015.

SOLANGE. **Entrevista concedida à Pollyana Poletto.** Pato Branco, 22 mai. 2015.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. A urbanização da sociedade: reflexões para um debate sobre as novas formas espaciais. In: DAMIANI, Amélia (Org.) **O espaço no fim de século: a nova raridade.** São Paulo: Contexto, 2001, p.83-99.

_____. **Capitalismo e urbanização.** 15. ed. São Paulo: Contexto, 2008.

_____. **Reestruturação urbana e segregação socioespacial no interior paulista.** In: IX COLOQUIO INTERNACIONAL DE GEOCRÍTICA, 2007, Porto Alegre.

_____. Segregação socioespacial e centralidade urbana. In: VASCONCELOS, P. A; CORRÊA, R. L.; PINTAUDI, S. M (Org.). **A cidade contemporânea:** segregação socioespacial. São Paulo: Contexto, 2013, p.61-93.

_____. Novos conteúdos nas periferias urbanas nas cidades médias do estado de São Paulo, Brasil. **Revista Investigaciones Geográficas,** Boletín del Instituto de Geografía-UNAM, Cidade do México, n.54, 2004.p. 114-139.

SUELI. **Entrevista concedida à Pollyana Poletto.** Pato Branco, 6 mai. 2015.

THEREZINHA. **Entrevista concedida à Pollyana Poletto.** Pato Branco, 15 mai. 2015.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil.** 2. ed. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincon Institute, 2001.

_____. **O que todo cidadão precisa saber sobre habitação.** São Paulo: Global, 1986.

VILLELA, Patrícia de Almeida. **A educação para o trânsito como estratégia para uma nova mobilidade urbana.** 2006. 152f. Dissertação (Mestrado em Geografia)-Universidade Federal de Uberlândia, Uberlândia-MG. Disponível em: <http://www.dominiopublico.gov.br/pesquisa/DetalheObraForm.do?select_action=&co_obra=181251>. Acesso em: 25 nov. 2015.

VINÍCIUS. **Entrevista concedida à Pollyana Poletto.** Pato Branco, 18 jun. 2015.

VOLTOLINI, Sittilo. **Retorno 1: Origens de Pato Branco.** 2. ed. Pato Branco: Imprepel, 2005.

_____. **Retorno 4: Plácido Machado, Primeiro Prefeito de Pato Branco.** Pato Branco: Imprepel, 2002.

ZANCHETTIN, Ricardo Luiz. (Proprietário da empresa Hidrotema no Subcentro da Avenida Tupi, Pato Branco). **Entrevista concedida a Pollyana Poletto.** Pato Branco, 23 fev. 2015.

ANEXOS

Quadro 9. Ponto de integração nº 2 - Praça Santos Dumont, rua Tamoio

PONTO DE INTEGRAÇÃO Nº 02		PRAÇA SANTOS DUMONT		
LINHA	HORÁRIOS DE PARTIDA			DESTINO
CIRCULAR PLANALTO	06:42	09:30	10:05	Bairro Planalto. Horários em vermelho destino até Alto da Glória e São João.
	10:50	11:20	11:55	
	13:30	14:10	14:48	
	15:30	16:10	16:50	
	17:22	18:00	18:22	
	18:35	19:00		
CIRCULAR GUARANI	07:00	07:30	08:00	Bairros: Amadori, Menino Deus, Bela Vista, Planalto, Jardim Primavera, Sambugaro e Anchieta. Horário em vermelho destino até Bairro Alto da Glória. Aos sábados e domingos após às 20h00min.
	08:30	09:05	09:40	
	10:30	11:00	11:30	
	12:00	12:30	13:00	
	13:35	14:20	15:10	
	15:40	16:30	17:05	
	17:35	18:10	18:40	
	19:20	19:58	20:28	
	20:58	21:30	22:30	
	23:18			
SÃO JOÃO - GRANJA REAL	05:40	10:05	16:10	Bairros: Planalto, Alto da Glória e São João
	18:00	18:22	19:00	
	21:30			Horários aos Sabádos Horário aos domingos e feriados.
	05:40	10:50	12:15	
	15:40			
INTERBAIRROS 01 TRANSANGELO	07:10			Bairros: Santa Terezinha, Pinheirinho, Morumbi, São Cristóvão, BR-280, Trevo Cantum, Trevo Cattani, BR-158, Parque Industrial Planalto e Trevo Taisa.

TRANSPORTE
COLETIVO URBANO

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

Quadro 10. Ponto de integração nº 3 - Antiga Rodoviária, rua Tamoio

PONTO DE INTEGRAÇÃO Nº 03		ANTIGA RODOVIÁRIA	
LINHA	HORÁRIOS DE PARTIDA	DESTINO	
AV. TUPI - UTFPR / FADEP - CENTRO - UTFPR / FADEP	06:20	06:40	07:00
	07:20	07:40	08:00
	08:20	08:40	09:00
	09:20	09:40	10:00
	10:20	10:40	11:00
	11:20	11:40	12:00
	12:20	12:40	13:00
	13:20	13:40	14:00
	14:20	14:40	15:00
	15:20	15:40	16:00
	16:20	16:40	17:00
	17:20	17:40	18:00
	18:20	18:40	19:00
	19:20	19:40	20:00
	20:20	20:40	21:00
	21:20	21:40	22:00
22:20	22:40	23:00	
23:25	23:55	00:20	
AV. TUPI - ALVORADA	07:20	08:40	10:00
	11:20	12:40	14:00
	15:20	16:40	18:00
	19:20	20:40	
AV. TUPI - ALVORADA - UTFPR / FADEP - REFORÇO 05	06:40	08:00	09:20
	10:40	12:00	13:20
	14:40	16:00	17:20
	18:40	20:00	20:40
	21:20	22:00	22:40
23:55			
GRALHA AZUL	07:10	07:45	07:48
	11:40	13:10	13:55
	17:45	18:40	19:20
NOVO HORIZONTE	06:42	07:10	07:40
	08:30	09:32	10:32
	11:32	13:10	13:45
	14:30	15:30	16:30
17:30	19:10		
SÃO VICENTE - INDUSTRIAL - CAPEG	07:10	07:50	13:10
LA SALLE - UTFPR - INDUSTRIAL - CAPEG	07:25	07:40	12:20
	17:10	17:50	18:10
	23:10		
SÃO LUIZ - SÃO FRANCISCO	07:10	12:10	18:10

TRANSPORTE
COLETIVO URBANO

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

Quadro 11. Ponto de integração nº 3 A - Antiga Rodoviária, rua Tamoio

PONTO DE INTEGRAÇÃO Nº 03 A		ANTIGA RODOVIÁRIA		
LINHA	HORÁRIOS DE PARTIDA			DESTINO
CIRCULAR PLANALTO	07:05	07:45	08:15	Rodoviária, Trevo Patinho, Parque Industrial, Bairro Planalto e Menino Deus. Horário em vermelho destino UTFPR FADEP e Parque Industrial. Horário em verde destino Parque Industrial.
	08:40	09:10	09:50	
	11:10	12:40	13:10	
	13:53	14:35	15:15	
	15:55	17:50		
SÃO ROQUE	06:45	07:40	08:20	Rodoviária e Trevo Taisa. Horários em vermelho destino Bairro Vila Esperança. Horários em verde destino Bairro Vila Esperança e Parque Industrial.
	08:45	09:50	10:40	
	11:45	13:10	14:05	
	14:40	15:45	16:45	
	17:45	18:45		
VILA VERDE	07:03	07:40	13:15	Bairros: Rodoviária
	18:50			
SÃO JOÃO - GRANJA REAL	07:05	07:45	12:05	Parque Industrial, Bairros: São João e Planalto. Horário em vermelho Bairros: Anchieta e São João.
UTFPR / FADEP	06:15	07:35	13:10	Área Central, Rua Guarani, Trevo Patinho e UTFPR - FADEP. Horários em vermelho destino Parque Industrial e UTFPR-FADEP.
	17:50	19:00		
SÃO CRISTÓVÃO	07:08	08:12	09:12	Extensão Av Tupi, BR-158, Trevo Patinho, Parque Industrial, Granja Real, Trevo Taisa e Terminal Rodoviário.
	13:10	14:14	15:14	
	19:10			
INTERBAIRROS I - LP	07:43	08:43	09:43	BAIRROS: Industrial, São Vicente, Bonato, Novo Horizonte, Veneza, Sudoeste, Stº Antonio, Alvorada e Gralha Azul.
	10:43	11:58	13:28	
	14:28	15:28	16:28	
	17:32			
PASSO DA PEDRA	04:45	06:20	07:30	Extensão Av. Tupi, PR-493, Passo da Pedra.
	12:05	16:50	18:00	
SÃO ROQUE DO CHOPIM	06:30	11:30	18:00	Distrito de Nova Espero (São Roque do Chopim)
	23:00			
AV. TUPI - FRARON	07:15	12:10	18:10	Extensão Av. Tupi e Bairro Fraron

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

Quadro 12. Ponto de integração nº 4 - Pavilhão São Pedro, rua Tocantins

PONTO DE INTEGRAÇÃO Nº 04		PAVILHÃO SÃO PEDRO		
LINHA	HORÁRIOS DE PARTIDA	DESTINO		
AV. TUPI - UTFPR - FADEP - CENTRO - UTFPR / FADEP	06:22	06:42	07:02	Extensão Av Tupi, BR-158, Trevo Patinho, Parque Industrial, UTFPR, FADEP. OBS: Horários em vermelho vão até Granaja Real.
	07:22	07:42	08:02	
	08:22	08:42	09:02	
	09:22	09:42	10:02	
	10:22	10:42	11:02	
	11:22	11:42	12:02	
	12:22	12:42	13:02	
	13:22	13:42	14:02	
	14:22	14:42	15:02	
	15:22	15:42	16:02	
	16:22	16:42	17:02	
	17:22	17:42	18:02	
	18:22	18:42	19:02	
	19:22	19:42	20:02	
	20:22	20:42	21:02	
21:22	21:42	22:02		
22:22	22:42	23:02		
23:27	23:57	00:22		
AV. TUPI - ALVORADA	07:22	08:42	10:02	Bairros: Trevo Patinho, Trevo Capeg, UTFPR / FADEP.
	11:22	12:42	14:02	
	15:22	16:42	18:02	
	19:22	20:42		
AV. TUPI - ALVORADA UTFPR / FADEP - REFORÇO 05	06:42	08:02	09:22	Bairros: Trevo Patinho, Trevo Capeg, UTFPR / FADEP. Horários em vermelho vai até a Granja Real.
	10:42	12:02	13:22	
	14:42	16:00	17:20	
	18:40	20:00	20:42	
	21:22	22:02	22:42	
23:57				
GRALHA AZUL	07:12	07:47	07:50	Extensão Av Tupi, BR-158, Trevo Patinho, Parque Industrial. Horários em vermelho vai até UTFPR e FADEP
	11:42	13:12	13:57	
	17:47	18:42	19:22	
NOVO HORIZONTE	06:44	07:12	07:42	Extensão Av Tupi, BR-158, Trevo Patinho, Parque Industrial. Horários em VERMELHO vai até o Bairro São Francisco
	08:32	09:34	10:34	
	11:34	13:12	13:47	
	14:32	15:32	16:32	
17:32	19:12			
SÃO VICENTE - INDUSTRIAL - CAPEG	07:12	07:52	13:12	Extensão Av Tupi, BR-158, Trevo Patinho, Parque Industrial. Horário em vermelho vai até UTFPR e FADEP.
LA SALLE - UTFPR - FADEP	06:55	07:42	12:38	Extensão Av Tupi, BR-158, Trevo Patinho, UTFPR, FADEP.
	13:10	17:12	18:10	
SÃO LUIZ - SÃO FRANCISCO	07:20	12:11	18:11	B. Bancários, Cadorin, Pinheiros, Brasília, Vila Isabel, São Luiz e São Francisco.

TRANSPORTE
COLETIVO URBANO

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

Quadro 13. Ponto de integração nº 4 A - Pavilhão São Pedro, rua Tocantins

PONTO DE INTEGRAÇÃO Nº 04 A		PAVILHÃO SÃO PEDRO		
 LINHA	 HORÁRIOS DE PARTIDA			 DESTINO
SÃO CRISTÓVÃO	07:10	08:14	09:14	Extensão Av Tupi, BR-158, Trevo Patinho, Parque Industrial, Granja Real, Trevo Taisa e Terminal Rodoviário.
	13:12	14:16	14:16	
	19:12			
INTERBAIRROS I - LP	07:45	08:45	09:45	BAIRROS: Industrial, São Vicente, Bonato, Novo Horizonte, Veneza, Sudoeste, Stº Antonio, Alvorada e Galha Azul.
	10:45	12:00	13:30	
	14:30	15:30	16:30	
	17:45			
PASSO DA PEDRA	04:47	06:22	07:32	Extenssão Av. Tupi, PR-493, Passo da Pedra.
	12:07	16:52	18:02	
SÃO ROQUE DO CHOPIM	06:32	11:32	18:02	Distrito de Nova Espero (São Roque do Chopim)
	23:02			
AV. TUPI - FRARON	12:12	18:12		Extenssão Av. Tupi e Bairro Fraron

TRANSPORTE
COLETIVO URBANO

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

Tabela 2: Exemplos de fontes de financiamento do TPU: justificativa, vantagens e desvantagens.²²

Origem	Fonte	Justificativa	Caracterização	Vantagens	Desvantagens	Exemplos
Sociedade	Orçamento geral	Toda sociedade se beneficia do transporte público	Subsídios à operação dos serviços	Redução do nível da tarifa ao usuário direto	Compromete parcela do orçamento geral	São Paulo e cidades europeias que já subsidiaram
Sociedade	Fundos vinculados a outras políticas públicas	O transporte é meio para a efetivação das políticas sociais setoriais (educação, segurança social etc.)	As gratuidades e descontos existentes para determinados usuários (estudantes, idosos, pessoas com deficiência etc.) passariam a ser financiadas pelos respectivos "fundos" setoriais	Evita o subsídio cruzado no qual o usuário pagante arca com os custos das gratuidades	Compromete parcela dos recursos de cada política social setorial	O Fundef/Fundeb financiam ou fornecem os passes escolares
Usuário do automóvel	Taxa sobre os combustíveis	Os congestionamentos de trânsito aumentam os custos de operação do transporte público; o uso indiscriminado do transporte individual motorizado causa externalidades para toda a sociedade (poluição, acidentes e congestionamentos)	Cobrança de uma alíquota sobre a venda de combustível com vinculação a um fundo específico	um tributo proporcional ao uso das vias públicas e de fácil cobrança	Não discrimina em função do horário e do local de uso das vias (e.g. horários fora do pico e áreas rurais)	A cidade de Bogotá (taxa sobre a gasolina destinada a fundo específico para transporte público)
Usuário do automóvel	Taxa sobre o uso da via sujeita a congestionamento	Os congestionamentos de trânsito aumentam os custos de operação do transporte público; o uso indiscriminado do transporte individual motorizado causa externalidades para toda a sociedade (poluição, acidentes e congestionamentos)	Cobrança pelo uso das vias em função do nível de congestionamento	Obriga o usuário do transporte individual a arcar com as externalidades negativas geradas	Difícil operacionalização; resistência em pagar por algo que atualmente é utilizado gratuitamente	Londres, Estocolmo, Cingapura etc.

²² Tabela elaborada por Carvalho (2013), fazendo parte da Nota Técnica nº 2, apresentada ao IPEA em 2013. A referência do trabalho é: CARVALHO, Carlos Henrique Ribeiro de et al. **Tarifação e financiamento do transporte público urbano**. Nota técnica. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), nº 2. Brasília, 2013. Disponível em: <http://www.ipea.gov.br/portal/index.php?option=com_content&view=article&id=18842>. Acesso em: 31 mar. 2016.

Continuação da Tabela 2.

Origem	Fonte	Justificativa	Caracterização	Vantagens	Desvantagens	Exemplos
Usuário do automóvel	Cobrança de estacionamentos em vias públicas	Pagar pelo uso de um recurso escasso e financiado pela coletividade (equidade no uso do espaço)	Expansão da cobrança de estacionamento em áreas públicas centrais e implantação de taxas cujos recursos sejam destinados a fundos específicos para o TPU	Fácil operacionalização em função da existência da estrutura de cobrança	Resistência política e de segmentos econômicos ao aumento de carga tributária	Aumentar a tarifa das áreas de zona azul com a destinação das receitas extras para o TPU
Usuário do automóvel	Cobrança de estacionamentos de uso privado	O uso indiscriminado do transporte individual motorizado causa externalidades para toda a sociedade (poluição, acidentes e congestionamentos)	Criação ou elevação de IPTU sobre vagas de veículos privados ou cobrança de taxa sobre vagas de estacionamento de grandes polos geradores de tráfego	Repassa aos proprietários de vaga de estacionamento (especialmente os empreendedores imobiliários de pólos de atração de tráfego) os custos das externalidades negativas geradas pelo transporte privado	Resistência política e de segmentos econômicos ao aumento de carga tributária	-
Proprietário do automóvel	Tributos incidentes sobre a produção, comercialização e propriedade dos veículos individuais	O aumento das vendas dos veículos privados está diretamente relacionado com o uso do transporte individual motorizado	Utilizar parcela da arrecadação dos tributos incidentes sobre a produção, comercialização e propriedade dos veículos individuais, e destiná-la ao financiamento do TPU	Tributos já existentes	Resistência política e de segmentos econômicos ao aumento de carga tributária	-
Setor produtivo	Vale Transporte	Os empregadores são beneficiários indiretos do TPU	O empregador participa dos gastos de deslocamento do trabalhador com a ajuda de custo equivalente à parcela que exceder a 6% (seis por cento) de seu salário básico (Lei 7418/1985)	Subsídio direto ao usuário, financiado pelos beneficiários indiretos	Beneficia apenas os trabalhadores com carteira assinada	Lei do Vale Transporte (Lei 7418/1985) no Brasil

Continuação da Tabela 2.

Origem	Fonte	Justificativa	Caracterização	Vantagens	Desvantagens	Exemplos
Sector produtivo	Tributo com base na folha de pagamento de empresas	Os empregadores são beneficiários indiretos do TPU	Tributo com base na folha de pagamento de empresas comerciais, industriais e de serviços para municípios com mais de 300.000 habitantes	Financiamento dos trabalhadores em busca de emprego e/ou do setor informal	Onera a folha de pagamentos, aumentando os custos de contratação de pessoal e de produção de bens e serviços	Versement Transport (França)
Proprietários de imóveis beneficiados pelos investimentos em transporte	Instrumentos de captura de valor	Justa distribuição dos benefícios decorrentes de implantação de infraestruturas de transporte público, que tenha resultado em valorização de imóveis urbanos	Captura de parte da valorização imobiliária, por meio de instrumentos para este fim. (e.g. Imposto Predial Territorial Urbano, Contribuição de Melhoria e Operações Urbanas Consorciadas)	A quantificação da valorização imobiliária é possível dada a existência de norma técnica específica; instrumentos já previstos no arcabouço legal	Dependendo do instrumento, aplicação pode ser espacialmente restrita; recurso não é perene e, portanto, dificilmente financia a operação de sistemas	São Paulo (Operações Urbanas), Colômbia (Contribuição de Melhoria) e Hong Kong
Receitas de comércio, serviços, publicidade etc.	Atividades geradoras de renda associadas ao transporte	Retornar ao sistema de transporte parte das receitas geradas em negócios correlatos viabilizados pelo sistema	Pagamento de aluguel pelo uso de espaços comerciais, publicidade etc. nas estações e em áreas nas imediações	Captação de recursos externos ao sistema, gerando receitas de forma contínua para custeio do serviço de transporte	Modelagens de negócio são complexas e devem ser atreladas a um sistema de regulação que contabilize os negócios conexos ao fluxo de caixa das empresas	No Brasil, propagandas em ônibus e instalações de comércio em estações e terminais de transporte. Nos Estados Unidos e em Hong Kong, modelos de negócios mais complexos

APÊNDICES

Apêndice 1. Roteiro de entrevista realizada com os usuários do Transporte Coletivo Público de Pato Branco

-Falar para o entrevistado(a) em que consiste a entrevista.

1-Nome:

2-Endereço (com bairro):

3-Idade:

4-Profissão:

Local de trabalho:

5-Número de filhos:

Número de dependentes e idade:

6-Renda salarial (da família):

7-Há quanto tempo reside nessa cidade? E nesse bairro?

8-Possui veículo próprio?

() sim () não

Quantos?

9-Condições infraestruturais nas proximidades da residência: se não houver para onde ele (ou alguém da família) se deslocam para utilizar esses equipamentos:

-Creche -Escola

-Universidade -

Posto de Saúde

-Áreas de Lazer

- Mercado

- Correspondente bancário

- Pontos de embarque/desembarque do Transporte Coletivo Público

10-Qual o principal meio de deslocamento: dele(a) e da família para realizar as atividades citadas acima?

11-Utiliza o Transporte Coletivo Público para deslocar-se para onde? Com qual frequência?

12-A tarifa de R\$2,70 é acessível? Qual seria o preço justo para a tarifa?

13-Os pontos de embarque e desembarque possuem uma infraestrutura adequada? Há bancos, iluminação, estrutura para proteger-se do sol e da chuva? Há informações sobre itinerários e horários, nos pontos? Há diferença entre a infraestrutura nos pontos do centro e a infraestrutura dos pontos nos bairros? Como é a segurança nesses locais?

- 14-** Os pontos de ônibus ficam próximos à sua casa/trabalho/escola?
- 15-** Utiliza-se do Sistema de Integração (uma hora)? De que forma? Acha que é suficiente? Consegue se deslocar, realizar os compromissos e retornar pagando apenas um passe?
- 16-** Você interage (conversa, dialoga) com os demais passageiros, sobre as condições do ou sobre a necessidade de melhoria no Transporte Coletivo Público? Chegaram a alguma conclusão?
- 17-** A oferta desse serviço nos horários pré-estabelecidos é condizente com as suas necessidades diárias de deslocamento?
- 18-** Você considera que a quantidade de ônibus é suficiente para suprir a demanda dos que se deslocam por meio de Transporte Coletivo Público?
- 19-** Como você avalia a redução de itinerários nos finais de semana e feriados? Faz falta a oferta de mais linhas nesses dias? Você deixa de se deslocar, diante da escassez do transporte público nos dias citados?
- 20-** Você reside nos arredores de algum subcentro? Se sim, qual a importância dele para sua vida? Você satisfaz todas as suas necessidades de comércio e serviços nesse subcentro? Sente falta da oferta de algum tipo de serviço nos arredores do seu bairro? Quais? Desloca-se para o centro para suprir quais necessidades?
- 21-** Você considera facilitado o acesso a todas as áreas da cidade, por meio do Transporte Coletivo Público? Quais áreas são mais isoladas, por não estarem bem interligadas por meio do Transporte Coletivo Público? Sente dificuldade para chegar a algum lugar, por meio do Transporte Coletivo Público?
- 22-** É rápido o deslocamento do seu bairro de moradia até o centro da cidade? O percurso é direto ou acaba fazendo diversas voltas em outros bairros? Qual o tempo aproximado para esse percurso? Consegue fazer uma comparação entre o tempo gasto nesse percurso, por meio de Transporte Coletivo Público e por meio do automóvel particular?
- 23-** Os ônibus são pontuais? Andar de ônibus é confortável? Os ônibus estão em bom estado de conservação?
- 24-** Em sua opinião, é necessário um “Terminal Urbano”, na cidade? Por quê?
- 25-** Você teria alguma sugestão para melhorar o Transporte Coletivo Público?
- 26-** De 0 a 10, qual é o nível de segurança ofertado nos pontos de embarque/desembarque? E durante o percurso realizado (por Transporte Coletivo)?

27-Você tem conhecimento sobre as Leis que garantem o direito à cidade, e também ao Transporte Coletivo Público, como o Estatuto da Cidade, a Política Nacional da Mobilidade Urbana e o Plano Diretor do Município?

28-Tem conhecimento sobre as concessões para o oferecimento do Transporte Coletivo Público, em Pato Branco? Sabe como elas são realizadas, planejadas e executadas?

29-Já ouviu falar sobre os Planos de Mobilidade que devem ser elaborados pelo Poder Público Municipal até 2015? Já frequentou alguma audiência ou reunião para tratar de assuntos vinculados ao Transporte Coletivo Público?

30-Você qual a função da Prefeitura, no que diz respeito à oferta de Transporte Público?

31-Qual a função das empresas que oferecem esse tipo serviço?

32-Participa de algum movimento, como Associação de bairros, ou União dos Estudantes? Esse tipo de movimento ou associação poderia contribuir de alguma forma para a melhoria dos direitos dos cidadãos? Explique.

Apêndice 2. Roteiro de entrevista realizado com os representantes das empresas de Transporte Público Coletivo (LP e Transangelo)

1-Em que ano a empresa se instalou no município e iniciou a oferta dos serviços? Como foi realizada a contratação dos serviços por parte do Poder Público? (Através de licitação)? Até quando esse contrato vigora? Há a intenção de concorrer novamente na próxima licitação?

2-Há uma equipe multifuncional a fim de realizar pesquisas e propostas de melhoria para o setor? Quem realiza essas pesquisas? De que forma são realizadas? Com qual frequência são realizadas? Os usuários possuem autonomia para relatar possíveis problemas e sugerir melhorias? Como são realizadas? (Se não são realizadas, qual o motivo)?

3-De que forma é apresentada ao Poder Público propostas de melhoria do setor? Há um debate entre empresa e Representante Público? Quem é o responsável por investir em modernização da frota, instalação sistemas como o bilhetagem eletrônica?

4-De acordo com à Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que dispõe sobre a Política Nacional de Mobilidade Urbana, artigo. 4º, inciso VI, o transporte coletivo deve contar “[...] com itinerários e preços fixados pelo poder público”. Como ocorre a definição do valor das tarifas nessa cidade? O Poder Público questiona as tabelas de custos apresentadas pelas empresas? Há alguma forma de subsídio do Estado para a diminuição das tarifas?

5-No que diz respeito à bilhetagem eletrônica, por qual motivo decidiram implantar esse sistema? Houve algum subsídio do Poder Público? É possível que os usuários realizem a integração durante o intervalo de uma hora. Há previsão para aumentar esse intervalo?

6-No Art. 51 inciso 3, da Lei nº 3.598/11, fala que “[...] compete exclusivamente as empresas operadoras do serviço a emissão comercialização e controle dos passes”. A “Vale Fácil” é administrada por quem? Como funciona a assistência às empresas e ao Poder Público? A recarga dos cartões ocorre apenas em um local? Pode ser realizada pela internet? Poder ser feita por terceiros? Como funciona o controle para identificar se o dono do cartão é o mesmo que está utilizando?

7-A falta de um terminal de integração prejudica a oferta do serviço? Se houvesse onde seria melhor sua instalação? E quanto a pequenos terminais como os “tubos” de Curitiba, acredita que seria eficiente para o Município de Pato Branco?

8-É de responsabilidade das empresas a manutenção e instalação de pontos de embarque/desembarque? Como é realizada? Leva em consideração a opinião dos usuários? Quais bairros a situação dos pontos está mais precária?

9-Como o Sr. avalia as condições do sistema de transporte coletivo público em Pato Branco? Ele atende todas as áreas da cidade? Há veículos com adaptação para cadeirantes, em todas as linhas? A tarifa é adequada? É preciso melhorá-lo? O que seria necessário para que toda a população e especialmente a de menor renda, bem como os portadores de necessidades especiais, possam ter o direito de ir e vir assegurado de forma satisfatória e efetiva?

10-Quais as previsões para melhorar e modernizar a oferta do transporte público? Algum projeto está sendo debatido?

Apêndice 3. Roteiro de entrevista realizada com o diretor geral do Instituto de Pesquisa e Planejamento de Pato Branco (IPPUPB) **Emerson Michelin** (Presidente do Conselho do Plano Diretor de Pato Branco e Presidente da Câmara Técnica de Uso do Solo e Territorialidade); e com o diretor de Planejamento (**Carlos Roberto Gonçalves Lins**)

Rua Caramuru Nº 271, Centro – Pato Branco – Paraná

Telefone/Fax: (46) 3220-1544

ippupb@patobranco.pr.gov.br

Formação profissional:

Local de trabalho:

Há quantos anos trabalha nesse cargo?

Há quanto tempo reside nessa cidade? Em que bairro?

1-A Lei Nº 2.601 (Plano Diretor), de 2006 prevê a revisão do Plano Diretor de Pato Branco. A nova versão do Plano já foi aprovada? Se não, qual é a previsão para a sua conclusão?

2-O Sr. se tornou encarregado pelo cargo de Coordenador do Grupo Gestor de Revisão do Plano Diretor em que ano? Como Coordenador, tem acompanhado todo o processo de revisão do Plano Diretor? Na Lei nº 2.601, Art. 2º, Inciso II, consta que deve ser “[...] garantido a efetiva participação da Sociedade Civil em todas as etapas do processo.” Como tem ocorrido a participação popular? Como é feita a divulgação das reuniões? Há uma explicação prévia sobre os assuntos a serem debatidos, para informar a população? Os resultados e encaminhamentos das reuniões são divulgados? De que forma?

3-Há reuniões com as associações de bairros, com vistas a estimular a população a ser mais participativa? Como funcionam as reuniões entre Poder Público e representantes da comunidade local? Com qual frequência elas acontecem? Onde são realizadas em quais horários? Há uma grande adesão dos cidadãos? Se não, a que se deve a falta de interesse da população para envolver-se com as decisões que ocorrem na cidade em que vivem?

4-O Sr. considera que a população tem conhecimento sobre seus direitos, inclusive o de ter um transporte coletivo público que satisfaça suas carências? É necessário disseminar as informações sobre os direitos dos cidadãos para que a população cobre do poder público a efetivação dos mesmos? De quais formas isso poderia ser feito? O IPPUPB pretende conceber projetos que disseminem essas informações, com o propósito de tornar os cidadãos mais participativos e a sociedade mais democrática?

5-Há alguns anos no período do verão, a Prefeitura, por meio da Secretaria de Esporte, Lazer, Juventude e Idoso, promove atividades culturais e artísticas para ofertar lazer de qualidade aos moradores dessa cidade. Os moradores dos diferentes bairros têm uma fácil acessibilidade aos espaços onde são ofertadas essas atividades? Já houve alguma proposição de oferecer transporte coletivo público gratuito nesses dias específicos para os moradores dos bairros mais carentes, para possibilitar a participação dos mesmos nessas atividades culturais de lazer?

6-O IPPUPB é responsável pelo Planejamento do transporte público, ou essa ação foi transferida totalmente para o setor de Transportes do DEPATRAN?

7-De acordo com a Lei Nº 12.587, mais conhecida por Política Nacional de Mobilidade Urbana, implementada em 2012, os municípios com mais de vinte mil habitantes terão que elaborar seus planos de mobilidade. Como está sendo elaborado o Plano de Mobilidade de Pato Branco? Qual o órgão responsável pela elaboração desse plano?

8-No Art. 5^o, da Lei acima mencionada, destaca-se a “V – [...] gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana”. Como estão sendo realizadas as audiências públicas para discutir o Plano de Mobilidade? Há participação popular? Com que frequência essas reuniões são realizadas? Qual o meio de divulgação sobre a realização dessas reuniões?

9-Pato Branco tem apresentado um elevado número de automóveis particulares nas vias diariamente, o que não significa desenvolvimento para a cidade, mas sim uma imobilidade causada pelos mesmos. Há algum incentivo, por parte do Poder Público,

com vistas a estimular a população a utilizar o transporte coletivo público? Vale ressaltar que no Art. 6^o está prevista a “II - Prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;”.

10-O prazo final para a conclusão do Plano de Mobilidade se encerra em 2015. Qual a situação do plano nesse momento? Quais as considerações e avaliações foram possíveis até o momento, sobre a questão da mobilidade e acessibilidade na cidade de Pato Branco? Quais serão as alternativas a serem incluídas nessa Lei da Mobilidade (de Pato Branco) que poderão assegurar o ir e vir de maneira adequada e satisfatória para todos os cidadãos?

Apêndice 4. Roteiro de entrevista realizado com o responsável pelo Departamento de Trânsito de Pato Branco (DEPATRAN) **Esaú Sampaio**; e com o responsável pelo Setor de Transporte Público **Valdocir Afonso**

Rua Tapir nº 1.161, Centro – Pato Branco – Paraná

Telefone/Fax: (46) 3902 1350 / 3902 1355

depatran@patobranco.pr.gov.br

Formação profissional:

Local de trabalho:

Há quantos anos trabalha nesse cargo?

Há quanto tempo reside nessa cidade? Em que bairro?

As perguntas 1 e 2 são referentes à Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, **que dispõe sobre a Política Nacional de Mobilidade Urbana:**

1-No artigo. 4º, inciso III, ressalta-se que: – “[...] acessibilidade é a facilidade disponibilizada às pessoas que possibilita a todos autonomia nos deslocamentos desejados, respeitando-se a legislação em vigor;”. O que o Sr. entende por mobilidade e acessibilidade? Na opinião do Sr., o transporte público dessa cidade possibilita a mobilidade e a acessibilidade a todos os cidadãos dos diferentes bairros?

2-De acordo com o artigo. 4º, inciso VI, o transporte coletivo deve contar “[...] com itinerários e preços fixados pelo poder público”. Como ocorre a definição do valor das tarifas nessa cidade? O Poder Público questiona as tabelas de custos apresentadas pelas empresas? Há alguma forma de subsídio do Estado para a diminuição das tarifas? Há debates, por meio de audiências públicas, sobre a redefinição de tarifas? A população é convidada e participar?

3-Há uma diferenciação tarifária para os diferentes grupos sociais? De que forma ela é estabelecida? Há um limite de deslocamentos por dia para os usuários que têm algum tipo de benefício ou isenção tarifária? Já houve ou há alguma limitação para os estudantes utilizarem o transporte coletivo (um número de passes ou viagens por dia)? Se houver, quais os motivos que implicaram na implementação desse tipo de medida? O Poder Público, ao agir assim, não limitaria o direito do cidadão?

,

4-Diante dos problemas e desigualdades sociais existentes em nossa sociedade, muitas pessoas não conseguem pagar a tarifa do transporte coletivo e assim seus deslocamentos são comprometidos ou até inviabilizados. O Poder Público de Pato Branco considera esses problemas nos momentos de planejamento desse meio de transporte coletivo e de redefinição de tarifas? Houve ou há alguma proposição para se estabelecer tarifas diferenciadas, de acordo com a faixa de renda da população?

5-No que diz respeito à bilhetagem eletrônica, foi possível realizar a integração durante o intervalo de uma hora. Há previsão para aumentar esse intervalo? Por que a cidade não tem terminal de integração? Isso não facilitaria a vida dos usuários, já que o embarque, desembarque e troca de ônibus ocorreriam em um lugar adequado?

06-A implantação do sistema de bilhetagem eletrônica facilitou o dia-a-dia dos usuários, que não precisam adquirir passagens diariamente. A recarga dos cartões ocorre apenas em um local? Pode ser realizada pela internet? Poder ser feita por terceiros? Como funciona o controle para identificar se o dono do cartão é o mesmo que está utilizando?

07-A empresa terceirizada que fornece o sistema de bilhetagem eletrônica e realiza a coleta dos dados diariamente, fornece assistência para o município e para as empresas? De que forma? Existem projetos para desenvolver ainda mais o sistema de bilhetagem eletrônica?

08-O responsável pelo setor dos transportes público tem fácil acesso aos dados coletados diariamente pelo sistema de bilhetagem eletrônica? Que tipo de análise pode ser feita em relação a esses dados?

09-O poder público realiza alguma pesquisa de opinião pública sobre o transporte coletivo público para que os usuários desse meio de deslocamento possam relatar possíveis problemas e sugerir melhorias? Com qual frequência são realizadas? Como são realizadas? Se não são realizadas, qual o motivo?

10-A criação do ESTAR visava principalmente à rotatividade dos automóveis nas vagas públicas, que geralmente “[...] eram ocupadas pelos proprietários e funcionários dos estabelecimentos comerciais e de serviços localizados na área central, durante todo horário comercial” (site IPPB, escrito pelo arquiteto Rubens Ciro Calliari Junior). Melhorou a acessibilidade dos consumidores que se deslocam até o centro? Onde os empresários e funcionários estacionam seus automóveis, após a cobrança de taxas, estabelecidas pelo ESTAR? Houve um planejamento visando solucionar o novo problema de falta de estacionamento para esses funcionários? Incentivou-se a construção de estacionamentos particulares em terrenos baldios?

11- “[...] o adensamento excessivo e a concentração de atividades na área central e o crescente aumento do uso do automóvel estão contribuindo para que o ESTAR, ou alguma outra forma de pedágio continuem por um longo tempo, até que haja uma mudança radical dos sistemas e formas de transporte ou dos costumes” (site IPPB, escrito pelos arquiteto Rubens Ciro Calliari Junior). Teve algum tipo de planejamento para incentivar a mudança no sistema de transporte particular, para o sistema coletivo? Se sim, quais? De que forma o Sr. acredita que possa ocorrer essa mudança de costumes relacionado à diminuição do uso dos automóveis particulares? Como o Poder Público pode contribuir para que esse tipo de mudança ocorra?

12- Como o Sr. avalia as condições do sistema de transporte coletivo público em Pato Branco? Ele atende todas as áreas da cidade? Há veículos com adaptação para cadeirantes, em todas as linhas? A tarifa é adequada? É preciso melhorá-lo? O que seria necessário para que toda a população e especialmente a de menor renda, bem como os portadores de necessidades especiais, possam ter o direito de ir e vir? assegurado de forma satisfatória e efetiva?